

Sammlung

der

Verordnungen und Proclame

des

Senats der freien Hansestadt Bremen

im Jahre 1847.



Bremen,

gedruckt und zu haben bei Carl Schünemann,
zweite Schlachtpforte № 7.

1848.

Uebersicht der 1847 erlassenen Verordnungen und Bekanntmachungen.

№	Seite.	Gegenstand.	Datum.
1.	1.	Bekanntmachung einer Commission des Senats, die Anmeldung der hier bestehenden Feuer-Versicherungs-Anstalten betreffend	1846. Dec. 31.
2.	2.	Landherrliche Bekanntmachung über die Einrichtung eines Viehmarkts in Tenever	Dec. 31.
3.	3.	Polizeiliche Bekanntmachung betreffend den Namen der Bahnhofs-Straße	1847. Febr. 25.
4.	4.	Polizeiliche Erinnerung an die Vorschriften der Verordnung vom 24. Juni 1846 wegen der fremden Dienstboten	März 20.
5.	7.	Aufforderung an die hiesigen Rheder, ihre Schiffer bei deren jedesmaliger Anwesenheit in Constantinopel zu einer Meldung in der Hanseatischen Canzlei zu veranlassen	April 23.
6.	7.	Aufforderung der Finanz-Deputation wegen einer Anleihe von einer Million Thaler	Mai 1.
7.	9.	Bekanntmachung wegen der Postverbindung zwischen Bremen, Vegesack und Bremerhaven, sowie in Betreff der Schiffsbriefe	Mai 5.
8.	14.	Bekanntmachung betreffend die Zulassung der Magdeburger Feuerversicherungsgesellschaft zu Immobilien-Versicherungen im Bremischen Staate	Mai 11.
9.	14.	Verbot der Anwendung des Schwefel-Aethers für Unberufene	Mai 14.
10.	15.	Polizeiliches Verbot des Rauchens im Schauspielhause	Mai 15.

1. Bekanntmachung einer Commission des Senats, die Anmeldung der hier bestehenden Feuer-Versicherungs-Anstalten betreffend.

In Beziehung auf die vom Senate am 21. December d. J. erlassene Verordnung, die Versicherung von Immobilien gegen Brandschäden betreffend, bringt die unterzeichnete Commission des Senats, welche mit der erforderlichen näheren obrigkeitlichen Aufsicht so wie mit der Erlassung der zur weiteren Ausführung und zur Aufrechthaltung der gesetzlichen Vorschriften vorgedachter Verordnung nöthigen Verfügungen beauftragt ist, hiedurch zur öffentlichen Kunde:

daß alle Bremischen oder ausländischen Versicherungsanstalten, welche Versicherungen im Bremischen Staate belegener Immobilien gegen Brandschäden übernehmen oder prolongiren wollen, sich, um den Erfordernissen des §. 2 der vorgedachten Verordnung vorab ein Genüge zu leisten, sowie, nachdem solches geschehen, wegen aller weiter vorgeschriebenen Anzeigen und Mittheilungen an sie zu wenden haben, und zwar ohne Unterschied, ob sie das Geschäft bisher bereits betrieben haben und fortzusetzen beabsichtigen oder dasselbe zu betreiben erst anfangen wollen.

Demgemäß werden die Directionen oder Vorsteher der Bremischen und auswärtigen Versicherungsanstalten, die

 dieses

dieses Geschäfts bisher schon betrieben haben und fortsetzen wollen oder welche die Absicht haben, jetzt damit anzufangen, hiedurch aufgefordert, vor dem Ablaufe des Monats Januar 1847

a) davon bei dem vorsitzenden Mitgliede der Commission eine schriftliche Anzeige zu machen;
b) dieser Anmeldung die Versicherungsgesetze ihrer Anstalt beizufügen;
c) ihre mit dem Abschlusse solcher Versicherungen im Bremischen Staate beauftragten Geschäftsführer namhaft zu machen;

welchemnächst den Agenten auswärtiger Versicherungsanstalten wegen der erforderlichen Unterwerfung unter die Bremische Gerichtsbarkeit das Weitere eröffnet werden soll.

Gleiche Anmeldungen haben alle Versicherungsanstalten, welche späterhin hier dergleichen Versicherungsgeschäfte machen wollen, vorab zu machen.

Bremen, am 31. December 1846.

Die Commission des Senats wegen der Brandversicherungen.

J. A. Schumacher. G. H. Olbers.
H. G. Heineken. C. F. G. Mohr.

---

2. Landherrliche Bekanntmachung über die Einrichtung eines Viehmarkts in Tenever.

Da der Senat der freien Hansestadt Bremen bewilligt hat, daß künftig im Frühjahre und Herbst ein Viehmarkt in dem Dorfe Tenever, hiesigen Stadtgebiets, welches an der Chaussée nach Hamburg und

und an der Straße nach Achim gelegen ist, gehalten werden möge, so wird solches, und daß dazu bis auf anderweitige Anordnung der Donnerstag vor dem ersten Mai und der Mittwochen vor Bartholomäi angesetzt ist, zur allgemeinen Kunde gebracht.

Alle, die diesen Markt zum Ankauf oder Verkauf von Hornvieh, Pferden, Füllen oder Schweinen besuchen wollen, haben sich an den Landgeschwornen zu Osterholz oder an den Gastwirth Georg Schumacher zu Tenever zu wenden, welche sie mit den zu beachtenden Polizeivorschriften bekannt machen, auch auf Verlangen wegen des Unterkommens ihres Viehs Anleitung geben werden.

Bremen, am 31. December 1846.

J. H. A. Schumacher, Senator,
als Landherr des Gebiets am
rechten Weserufer.

---

3. Polizeiliche Bekanntmachung betreffend den Namen der Bahnhofs-Straße.

Der neuen am Eingange des Heerdenthors-Steinwegs nach dem Bahnhofe in der Richtung und unter Mitbenutzung der Straße „beim Schaafskoben" durchgebrochenen Hauptstraße ist durch Verfügung des Senats der Name

Bahnhofs-Straße

beigelegt, und wird solches hiedurch zur öffentlichen Kunde gebracht.

Bremen, den 25. Februar 1847.

Die Polizei-Direction.

---

4. Polizeiliche Erinnerung an die Vorschriften der Verordnung vom 24. Juni 1846 wegen der fremden Dienstboten.

Um die Befolgung der obrigkeitlichen Verordnung vom 24. Juni v. J. in Betreff der fremden Dienstboten den betheiligten Herrschaften und Dienstboten zu erleichtern, findet sich die Polizei-Direction veranlaßt, diejenigen Bestimmungen, welche hauptsächlich zu beachten sind, in Nachstehendem übersichtlich hervorzuheben:

I. Bestimmungen, welche die fremden Dienstboten zu befolgen haben:

1) Spätestens am Tage nach ihrer Ankunft hieselbst müssen sie sich bei der Polizeibehörde melden;

2) sie dürfen keinen Dienst antreten, ehe sie ein Dienstbuch von der Polizeibehörde erlangt haben;

3) um dieses Dienstbuch erlangen zu können, haben sie ein Sittenzeugniß und einen Heimathschein oder Paß vorzulegen; der Heimathschein muß ohne Zeitbeschränkung ausgestellt sein;

4) wenn sie darauf ein Dienstbuch erhalten haben, so sind sie zwar befugt, hieselbst einen Dienst anzutreten, müssen aber innerhalb 8 Tage nach einem Dienstantritte den Namen ihrer Herrschaft durch die Polizeibehörde in ihr Dienstbuch eintragen lassen;

5) wenn sie jedoch innerhalb 14 Tage, nachdem sie das Dienstbuch empfangen, einen Dienst hieselbst nicht angetreten haben, so müssen sie, sofern sie ihren Aufenthalt hieselbst zu verlängern wünschen, um die desfallsige Erlaubniß bei der Polizeibehörde nachsuchen;

6) treten sie aus einem Dienste, so haben sie, wenn sie nicht sofort in einen anderen Dienst treten, inner-

halb

halb der nächsten drei Tage solches der Polizeibehörde anzuzeigen;

7) treten sie aber sofort in einen anderen Dienst, so haben sie diesen Dienstwechsel spätestens vor Ablauf der nächsten 8 Tage derselben Behörde, damit diese den neuen Dienst in das Buch eintrage, anzuzeigen.

II. Bestimmungen, welche die Herrschaften zu befolgen haben:

1) Sie dürfen keinen fremden Dienstboten in Dienst nehmen, welcher nicht im Stande ist, ihnen ein von der Polizeidirection ausgefertigtes Dienstbuch vorzuzeigen; hatte der Dienstbote im Gebiete gedient, und besitzt er ein von den Landherren oder von den Bremischen Aemtern Vegesack und Bremerhaven ausgefertigtes oder später für das Gebiet oder die gedachten Amtsbezirke beglaubigtes Buch, so muß dieses Buch die Bescheinigung der Polizeidirection enthalten, daß der Dienstbote bei dieser städtischen Behörde sich für den Dienst in der Stadt gemeldet habe;

2) da der obrigkeitlichen Verordnung gemäß sie nur solche fremde Dienstboten in ihrem Dienst haben dürfen, deren Dienstbücher gehörig fortgeführt sind, so dürfen sie ebensowenig einen Dienstboten annehmen, dessen Dienstbuch nicht die Eintragung der letzten Herrschaft enthält, von welcher der Dienstbote zu ihnen kommt; — und ist ihnen dringend empfohlen,

3) ebenfalls darauf zu sehen, daß der Dienstbote nicht länger als 8 Tage in ihrem Dienste sei, ohne daß derselbe auch ihren, seiner gegenwärtigen Herrschaft Namen durch die Polizeibehörde in das Buch eintragen lasse;

4) die

4) die Herrschaften sind durchaus nicht befugt, irgend etwas in das Dienstbuch zu schreiben oder schreiben zu lassen; überhaupt ist Niemand, außer der Behörde, zu Einschreibungen befugt.

Die in der erwähnten obrigkeitlichen Verordnung angedroheten Strafen treffen diejenigen Herrschaften und Dienstboten, welche den in dem Vorstehenden hervorgehobenen Bestimmungen entgegenhandeln.

Bremen, den 20. März 1847.

Die Polizei-Direction.

Auszug aus der obrigkeitlichen Verordnung vom 24. Juni 1846.

§. 2. Unter Dienstboten sind diejenigen Personen zu verstehen, welche als Kutscher, Diener, Hofmeier, Gärtner, Köche, Kellner, Marqueure, Knechte oder Laufburschen, ferner als Wirthschafterinnen, Kellnerinnen oder Kammermädchen, Zapfmägde, Köchinnen, Ammen, Wärterinnen oder Dienstmädchen, und zwar wenn auch eine andere besondere Benennung ihnen aus ihren Verrichtungen beigelegt werden sollte, in einem Dienstverhältnisse sich befinden. — Auch dann, wenn sie nur für die Tageszeit gemiethet worden und nicht im Hause der Herrschaft übernachten, sind sie gleichfalls dahin zu rechnen.

—●●●●●●—

5. Auf-

5. Aufforderung an die hiesigen Rheder, ihre Schiffer bei deren jedesmaliger Anwesenheit in Constantinopel zu einer Meldung in der Hanseatischen Canzlei zu veranlassen.

Der Hanseatische Gesandschafts-Canzler in Constantinopel hat neuerlich erwähnt, es seien Fälle vorgekommen, wo Capitaine Hanseatischer, namentlich Bremischer, durch die Dardanellen passirter Schiffe bei ihrer Rückfahrt sich überall nicht auf der gedachten Gesandschaftscanzlei sehen lassen und durch diese Nachlässigkeit ihm selbst unnütze Bemühungen und ihren Rhedern unnütze Kosten verursacht hätten. Es werden daher in Auftrag des Senats sämmtliche hiesige bei der Fahrt nach türkischen Häfen wie nach Odessa und andern am schwarzen Meere belegenen Plätzen betheiligte Rheder in ihrem eigenen Interesse aufgefordert, ihren Schiffern die bestimmte Weisung zu geben, daß sie sich bei ihrer jedesmaligen Anwesenheit in Constantinopel in der dortigen Hanseatischen Canzlei wo möglich persönlich einstellen oder doch sonst dem Canzler zu den etwa erforderlichen Besprechungen Gelegenheit geben.

Bremen, den 23. April 1847.

Die Regierungscanzlei.
Breuls, Secr.

---

6. Aufforderung der Finanz-Deputation wegen einer Anleihe von einer Million Thaler.

Da die freie Hansestadt Bremen eine Anleihe bis zu Einer Million Thaler in Louisd'or zum Behuf verschiedener außerordentlicher Ausgaben zu machen beabsichtigt, die Bedingungen der bisher unter der

Hand

Hand gemachten Anerbietungen aber nicht haben angemessen erachtet werden können;

so findet sich die Finanz-Deputation in Folge des ihr ertheilten Auftrags zu einer öffentlichen Aufforderung an alle Diejenigen veranlaßt, welche Anerbietungen zu einem solchen Darlehn zu machen geneigt sind, diese innerhalb vierzehn Tagen, also spätestens bis zum 15. dieses Monats an sie gelangen zu lassen.

Sie ersucht aber, folgende Bestimmungen bei den Offerten zu beachten:

1) Es sind dieselben versiegelt bei der General-Casse der Stadt (Violenstraße № 8) einzureichen oder einzusenden.

2) Es können nur Offerten, die entweder den vollen Betrag Einer Million Thaler Gold oder doch einen beträchtlichen Theil dieser Summe befassen, berücksichtigt werden.

3) Die Anleihe kann nur gegen Obligationen geschehen, die von Seiten des Darleihers unkündbar sind, wogegen aber diese aus den Mitteln des Tilgungsfonds allmälig mittelst jährlich verhältnißmäßig geschehender Abträge eingelöset werden sollen.

4) Die Einzahlung der Anleihe wird in näher zu verabredenden Raten geschehen können, indem nur ein Theil derselben im gegenwärtigen Jahre, das Uebrige aber erst im Laufe des nächsten Jahres eingezahlt zu werden braucht.

Bremen, am 1. Mai 1847.

Die Finanz-Deputation der freien Hansestadt Bremen.

—●●●●●●—

7. Bekannt-

7. Bekanntmachung wegen der Postverbindung zwischen Bremen, Vegesack und Bremerhaven, sowie in Betreff der Schiffsbriefe.

Der Senat bringt hiermit zur öffentlichen Kunde, daß zufolge Raths- und Bürgerschlusses eine regelmäßige Postverbindung zwischen Bremen und dessen Hafenplätzen eingerichtet ist, und daß zu diesem Behufe in Bremen das Stadtpostamt, in Vegesack und Bremerhaven aber die dort errichteten Postbüreaus bestimmt sind.

Diese verschiedenen Büreaus werden zu dem Ende am Montage den 10. Mai d. J. eröffnet, und ist von da an jede anderweitige gewerbliche Beförderung von Briefen und Briefpacketen zwischen Bremen und Vegesack sowie zwischen Bremen und Bremerhaven durch Privatpersonen bei einer Strafe von fünf Thaler, welche im Wiederholungsfalle gesteigert wird, und den Umständen nach selbst bei Gefängnißstrafe untersagt.

Das Nähere über die Auslieferung der Briefe, die Portosätze u. s. w. wird von den Postbehörden zur öffentlichen Kunde gebracht werden.

Zugleich mit dieser Posteinrichtung ist beschlossen, daß künftig nach dem Beispiel anderer Staaten auch die mittelst der Kauffahrteischiffe bewerkstelligte überseeische Correspondenz (die sogenannten Schiffsbriefe) sich künftig möglichst an dem hiesigen Stadtpostamte concentrire und demselben, soviel die von einkommenden Schiffen mitgebrachten Briefe und Briefpackete betrifft, ausschließlich anheimfalle.

Der Senat bringt demnach die folgenden Bestimmungen zur öffentlichen Kunde:

§. 1.

§. 1.

Alle hieselbst mit Schiffsgelegenheit ankommende Briefe und Briefpackete, sie mögen nun für Bremen oder auswärtige Plätze bestimmt sein, müssen, mit Ausnahme der im §. 5 näher bezeichneten, unter den im §. 9 angegebenen Bestimmungen an das hiesige Stadtpostamt zur Distribution oder zur Weiterbeförderung abgeliefert werden.

§. 2.

Auch die von hier nach überseeischen Plätzen in gleicher Weise abzusenden Briefe und Briefpackete nimmt das gedachte Postamt an und sorgt für deren Beförderung.

§. 3.

Hinsichtlich der seewärts von Vegesack oder Bremerhaven abgehenden und dort ankommenden Briefe gilt hinsichtlich des Colligirens und Distribuirens dasselbe von den dortigen Postanstalten.

§. 4.

Alle von Bremen, Vegesack und Bremerhaven sowie alle Bremische von der Weser abgehende, als in Ladung liegend angekündigte, Schiffe sind zur Mitnahme der ihnen von gedachten Postbehörden übergebenen Briefe und Briefpackete verpflichtet.

§. 5.

Diejenigen ankommenden Briefe, welche an den Eigenthümer des Schiffs, den dirigirenden Rheder, den Schiffscorrespondenten oder die Ladungsempfänger gerichtet und dem Schiffer zu persönlicher Bestellung anvertraut sind, kann derselbe direct an diese Personen abliefern.

§. 6.

§. 6.

Hinsichtlich der Distribution der angekommenen Schiffsbriefe, namentlich der Beschleunigung ihres Ausbringens, wird in derselben Weise wie bei den mit der Post angekommenen verfahren.

§. 7.

Die Absendung der nach §. 2 den Bremischen Postbehörden überlieferten Briefe und Briefpackete geschieht mit der ersten vorkommenden directen oder den Bestimmungsort wahrscheinlich am schnellsten erreichenden Schiffsgelegenheit, unter Beilegung gehöriger Correspondenzzettel in versiegelten Beuteln oder Packeten, welche an das Postamt des Bestimmungsorts, wo das aber unthunlich ist, an dortige Consular-Agenten oder andere zuverlässige Personen mit der Empfehlung zur schleunigsten Beförderung adressirt werden.

Briefe, deren Beförderung mit einem bestimmten Schiffe aufgegeben ist, müssen mit demselben abgesandt werden.

§. 8.

Außer den genannten Postbehörden ist allen andern Personen das Abholen und Distribuiren der mit Schiffsgelegenheit angekommenen Briefe und Briefpackete, das Erlassen darauf sich beziehender Bekanntmachungen sowie überhaupt jede eine Umgehung der vorstehenden Anordnungen befassende Handlung bei einer Strafe von 5 bis 25 Thalern untersagt.

§ 9.

Der Capitain und die Mannschaft der seewärts einkommenden Schiffe sind mit Ausnahme der im

§. 5.

§. 5 erwähnten Fälle verpflichtet, die mitgebrachten Briefe und Briefpackete sofort nach ihrer Ankunft in einem Bremischen Hafenplatze an das dortige Bremische Postbüreau abzuliefern.

Doch ist es dem Capitain, wenn er, ohne sich aufzuhalten, unmittelbar nach seiner Ankunft auf der Weser für seine Person sich nach Bremen begiebt, gestattet, dieselben mit sich heraufzunehmen, da er sie dann aber ungesäumt uach seiner Ankunft an das hiesige Stadtpostamt abzuliefern hat.

§. 10.

Das im §. 8 enthaltene Verbot erstreckt sich auch auf alle an irgend einem Platze der Unterweser seewärts einkommende Bremische Schiffe in Betreff der für das Bremische Staatsgebiet bestimmten oder von den Bremischen Postanstalten weiter zu befördernden Briefe und Briefpackete.

§. 11.

Auch die von fremden, in einem nicht Bremischen Weserplatze ankommenden Seeschiffen mitgebrachten Briefe und Briefpackete darf innerhalb des Bremischen Staatsgebiets außer den genannten Postbehörden Niemand unter den im §. 8 angedroheten Strafen distribuiren, desfallsige Bekanntmachungen erlassen oder sonst zur Umgehung der Bremischen Postanstalten behülflich sein.

§. 12.

Für die laut §§. 2. 3 an die Bremischen Postanstalten zur Beförderung aufgelieferten Gegenstände beträgt das hiesige Porto 2 Grote per Stück.

§. 13.

§. 13.

Die Schiffsmäkler sind verbunden, von dem Abgange eines jeden ihrer Besorgung anvertrauten, nach außereuropäischen Plätzen in Ladung liegenden Schiffs und dessen Bestimmungsplatze das Stadtpostamt möglichst zeitig in Kenntniß zu setzen.

§. 14.

Die Vergütung von Seiten der Postbehörde an die Schiffe für die Briefe, welche sie bringen, ist auf 2 Grote per Stück und diejenige für Briefpackete nach einem billigen Verhältniß festgesetzt.

§. 15.

Das für ankommende Schiffsbriefe von den Empfängern an die Bremische Postbehörde zu zahlende Porto ist ohne weitere Vergütung für die Bestellung bis auf Weiteres bis zum Gewichte von vier Loth auf 6 Grote und für solche von größerem Gewichte auf 12 Grote bestimmt.

§. 16.

Wegen der Zeitungen und sonstiger unter Kreuzband versandten Drucksachen werden die Bestimmungen vorbehalten.

Auch die vorstehenden Bestimmungen treten, wie hiermit verordnet wird, mit dem erwähnten 10. Mai in Kraft und werden von da an streng gehandhabt werden.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats am 30. April und publicirt am 5. Mai 1847.

---

8. Bekannt-

8. Bekanntmachung betreffend die Zulassung der Magdeburger Feuerversicherungsgesellschaft zu Immobilien-Versicherungen im Bremischen Staate.

Die unterzeichnete Commission bringt hiedurch zur öffentlichen Kunde, daß die Magdeburger Feuerversicherungs-Gesellschaft zur Uebernahme von Versicherungen im Bremischen Staate gelegener Immobilien gegen Brandschäden mittelst ihres Geschäftsführers des hiesigen Waaren-Mäklers Heinrich Friedrich Kleyensteuber befugt ist.

Bremen, den 11. Mai 1847.

Die Commission des Senats wegen der Brandversicherungen.

9. Verbot der Anwendung des Schwefel-Aethers für Unberufene.

Dem Senate ist von der Medizinal-Polizei-Commission berichtet, daß, nach einem von ihr eingeholten Gutachten der ärztlichen Mitglieder des Gesundheits-Rathes die unbeschränkte Anwendung des in neuerer Zeit, bei chirurgischen und zahnärztlichen Operationen, vielfach gebrauchten Schwefel-Aethers unter gewissen Umständen und für manche Individuen möglicher Weise von bedenklichen Folgen sein könne, und es sich daher bei den eigenthümlichen Wirkungen, welche dieses Mittel hervorbringe, empfehle, diese Anwendung nur auf Anordnung oder mit Zustimmung eines Arztes oder Wundarztes zu gestatten.

Er findet sich daher veranlaßt, nicht nur im Allgemeinen gegen jeden unvorsichtigen Gebrauch dieses Mittels zu warnen, sondern zugleich zu verordnen:

1) Die

1) Die Anwendung des Schwefel-Aethers ist ohne vorgängige, für diejenige Person, bei welcher sie geschehen soll, ertheilte Anordnung oder Zustimmung eines zur Praxis zugelassenen Arztes oder obrigkeitlich approbirten Wundarztes, allen und jeden anderen Personen, mit Einschluß der Zahnärzte und Hebammen, bei einer Strafe von 1 bis 10 Thaler untersagt, unbeschadet schwerer Bestrafung bei besonders gravirenden Umständen.

2) Es bleibt der Beurtheilung der Aerzte oder Wundärzte überlassen, in welchen Fällen sie ihre Zustimmung an die Vorschrift, bei dem Gebrauche des Schwefel-Aethers selbst zugegen zu sein, zu knüpfen nöthig erachten, welche denn bei gleicher Strafe für das die Operation vornehmende Individuum zu befolgen ist.

3) Den Apothekern ist die Verabfolgung von Schwefel-Aether nur auf eine ordnungsmäßige Verschreibung eines Arztes oder Wundarztes, sonst aber Niemand, gestattet.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats den 12. und publicirt den 14. Mai 1847.

---

10. Polizeiliches Verbot des Rauchens im Schauspielhause.

Da die Unsitte des Rauchens im Schauspielhause immer mehr überhand nimmt und wohlgemeinte Warnungen und Erinnerungen an das Verbot durch die Polizeibeamten oft nicht blos wirkungslos geblieben, sondern sogar mit Hohn aufgenommen sind, die bisherige Nachsicht daher sich als nicht länger anwendbar zeigt, so erinnert die Polizei-Direction an die im Theater angeschlagene, von der Inspection des Stadttheaters am

5. Novem-

5. November 1843 erlassene Theater-Polizei-Ordnung, wonach

das Rauchen in allen Theilen des Schauspielhauses, mit alleiniger Ausnahme des bei dem untern, links vom Eingange belegenen Büffet befindlichen Zimmers, aufs Strengste untersagt.

und den Contravenienten angedroht ist, daß gegen sie nicht bloß mit angemessenen Geld- oder Gefängnißstrafen, sondern auch den Umständen nach mit sofortiger Wegweisung aus dem Theater oder Verhaftung verfahren werden soll.

Hoffentlich wird es nur dieser Erinnerung bedürfen und die Polizei-Direction der unangenehmen Nothwendigkeit überhoben sein, die angedrohten Strafen in Anwendung zu bringen.

Bremen, den 15. Mai 1847.

Die Polizei-Direction.

---

11. Verordnung, die weiteren Bestimmungen wegen des Arbeitens von Frauenzimmern in Cigarren-Fabriken betreffend.

Die für das Cigarren-Fabrikwesen mittelst der Verordnung vom 4. April 1842 erlassenen gesetzlichen Vorschriften haben sich zwar, wie sich bei einer jetzt vorgenommenen Revision derselben mit Berücksichtigung der seitherigen Erfahrung ergeben hat, durchgängig als sehr zweckmäßig bewährt. In Beziehung auf §. 7. jener Verordnung sind indeß einige weitere Bestimmungen für nöthig erachtet, und verordnet daher der Senat, in Gemäßheit der mit der Bürgerschaft deshalb getroffener Vereinbarung, das Folgende:

1) Das

1) Das in dem erwähnten §. 7. enthaltene Verbot der Zulassung von Frauenzimmern zu der Arbeit in den Cigarren-Fabriken findet auf die Ehefrauen der Fabrikarbeiter keine Anwendung. Dieselben sind indeß, wenn sie das Geschäft betreiben wollen, allen nach der erwähnten Verordnung die Arbeiter treffenden Verbindlichkeiten unterworfen, namentlich also auch zur vorgängigen Anzeige und zur Erwirkung eines Arbeitsbuches bei der Inspection verpflichtet.

2) Die Bestimmung des §. 7., daß solchen Frauenzimmern, welche erweislich schon vor Eintritt der gedachten Verordnung in den Fabriken gearbeitet haben, auf ihr Ansuchen von der Inspection die Fortsetzung dieses Gewerbes gestattet werden soll, kann künftig von denjenigen, welche bisher noch nicht sich gemeldet und ein Arbeitsbuch erhalten haben, nur noch dann in Anspruch genommen werden, wenn sie sich innerhalb der nächsten drei Monate zu diesem Zwecke bei der Inspection anmelden.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats am 12. und publicirt den 17. Mai 1847.

---

12. Revidirte Verordnung, die Privat-Bauten und die Anlage neuer Straßen betreffend.

In Folge einer Revision der Verordnung vom 12. Juli 1841, „die bei Privatbauten und bei der Anlage neuer Straßen durch Privaten zu beobachtenden Vorschriften betreffend," hat sich der Senat mit der Bürgerschaft über verschiedene, jene Verordnung abändernde und ergänzende gesetzliche Bestim-

stimmungen vereinbart und wird unter Berücksichtigung derselben nunmehr die erwähnte Verordnung in folgender Weise erneuert und zur allgemeinen Nachachtung bekannt gemacht.

§. 1.

Bei jedem in der Stadt und den Vorstädten vorzunehmenden Baue, er betreffe einen Neubau, die Veränderung oder Reparatur eines Gebäudes, der Bau berühre die öffentlichen Straßen, Plätze u. s. w. oder beschränke sich auf die innere Einrichtung der Gebäude, hat der Mauermeister, Zimmermeister oder sonstige Bauunternehmer, in der Regel, davon vorab der Polizei-Direction die Anzeige zu machen, welcher zugleich bei jedem Neubau und jeder neuen Anlage, auch wenn es sonst erforderlich erachtet wird, ein Bauriß vorgelegt werden muß, und darf mit dem Baue nicht eher vorgeschritten werden, bis die Genehmigung jener Behörde erfolgt ist. Diese Genehmigung kann jedoch nicht versagt werden, sobald der vorzunehmende Bau nicht gemeinschädlich befunden wird, oder den bestehenden Gesetzen nicht entgegen ist.

Bei unbedeutenden Reparaturen, wodurch der Zustand eines Gebäudes nicht verändert wird, namentlich bei Erneuerung und Wegräumung von Scheerwänden, Anlegung und Verlegung von Thüren und Fenstern im Innern des Gebäudes, beim Abputzen von Wänden und Decken, Umlegen und Verschmieren von Dächern, ist indessen die Anzeige und somit auch die Genehmigung der Polizei-Direction nicht erforderlich.

§. 2.

In Beziehung auf Verhütung von Feuersgefahr sind die nachstehenden Vorschriften zu beobachten:

a) Die

a) Die äußeren Mauern der Gebäude mit Einschluß der Giebelmauern sind stets in Brandmauern aufzuführen, und ist das Bauen der äußern Mauern in Fachwerk oder mit hölzernen Wänden und Giebeln nicht gestattet.

Diese Vorschrift gilt nicht blos bei Neubauten, sondern findet auch bei Reparaturen in der Regel Anwendung, sobald eine oder mehrere der äußern Mauern abgebrochen und neu aufgeführt werden.

Bei kleineren neben größeren massiven Gebäuden in der Höhe von höchstens zwanzig Fuß aufzuführenden Schauern, Schoppen u. s. w., in welchen keine Feuerstellen angelegt werden, hängt es, im Blicke auf Verhütung von Feuersgefahr, von der Localität ab, ob die Erbauung derselben in Holz oder Fachwerk gestattet werden kann, und ist solches der Beurtheilung und Entscheidung der Polizei-Direction anheimgestellt.

b) Die in den Vorstädten auf einzelnen Gebäuden befindlichen Reit- oder Strohdächer sind spätestens in Zeit von fünf Jahren von Publication dieser Verordnung, von den Eigenthümern zu entfernen und mit Dächern von feuerfestem Material zu vertauschen.

c) Wenn mehrere Gebäude unter einem Dache angelegt werden, so sind dieselben durch eine wenigstens einen Fuß über das Dach aufzuführende Brandmauer von einander zu trennen und zwar dergestalt, daß die Dachgesimse der einzelnen Gebäude völlig geschieden werden; auch dürfen die Balken nicht durch die Scheidemauer der Gebäude durchgehen, noch sich in dieser Mauer berühren. Die Eigen-

thümer derjenigen Gebäude, welche unter einem Dache bereits erbauet und durch aufgeführte Brandmauern zwar von einander getrennt, deren Dachgesimse aber durch jene Brandmauern noch nicht völlig geschieden wurden, sind zur Bewerkstelligung solcher Scheidung von der Polizei-Direction in einer den Umständen angemessenen Zeitfrist, deren Bestimmung dem Ermessen dieser Behörde anheimgestellt wird, anzuhalten.

Werden von diesen unter einem Dache belegenen Gebäuden mehr als eines von einem und demselben Bewohner benutzt, so steht es zwar frei, eine Communication zwischen diesen mehreren Gebäuden, mittelst Anlegung von Thüren in den dieselben trennenden Brandmauern oder auf sonstige Weise zu eröffnen: Sobald aber diese Benutzung durch einen Bewohner aufhört, sind die etwa angelegten Thüren in den Scheidemauern zu beseitigen, diese Mauern wieder herzustellen und ist so die völlige Trennung der einzelnen Gebäude von Neuem zu bewirken.

d) Das Anbringen hölzerner Dachgesimse und sogenannter Stirnbretter an den Dächern ist nur an den Seiten, welche an eine Straße gränzen, erlaubt, an den andern Seiten aber untersagt, und müssen daselbst die erwähnten baulichen Anlagen aus Steinen, Mauerwerke oder sonstigem feuerfesten Material bestehen.

Diese Bestimmung findet nicht blos bei Neubauten, sondern auch dann Anwendung, wenn die Dächer an Gebäuden erneuert oder wesentlich verändert werden.

e) Hölzerne

e) Hölzerne Dachrönnen dürfen überall an keinem Gebäude neu angebracht werden, an den Gebäuden aber, welche gegenwärtig noch mit hölzernen Dachrönnen versehen sind, müssen dieselben spätestens in zehn Jahren, von Publication dieser Verordnung, durch feuerfeste Dachrönnen ersetzt werden.

§. 3.

Auf oder über dem, dem Publikum zuständigen Grund und Boden darf in Zukunft die Anlage von Ausbauen, Ausluchten, Kellereingängen, Kellerluken, Winden, ausschlagenden Thüren und Fenstern, — letztere jedoch nur, wenn solche so niedrig angebracht werden sollen, daß sie der Passage hinderlich sind, — so wie von ähnlichen Anlagen an Gebäuden und auf Grundstücken, wo dergleichen noch nicht vorhanden waren, nicht gestattet werden.

Zu diesen nicht zu gestattenden Anlagen sind indessen die Balcons nicht zu zählen, welche unter Umständen, wo sie der Passage nicht hinderlich sind und sonst keine Unzuträglichkeiten herbeiführen, von der Polizei-Behörde zugelassen werden können.

Das nämliche gilt von den Winden, die an Gebäuden, welche unmittelbar an der Weser liegen, angelegt werden möchten. — Auch diese können von der Polizei-Behörde zugelassen werden, wenn sie den freien Verkehr auf dem Strome nicht behindern; doch ist die desfalls erfolgte Bewilligung stets als eine widerrufliche Vergünstigung anzusehen.

§. 4.

Bei wirklichen Neubauten sind die an Gebäuden vorhandenen Anlagen der im vorstehenden § 3 erwähnten Art gegen die in den folgenden Paragraphen zu bestimmenden Entschädigungen einzuziehen und wegzuräumen.

§. 5.

§. 5.

Werden dagegen an einem Gebäude nur Reparaturen vorgenommen, so ist zu unterscheiden:

ob bei der vorzunehmenden Reparatur die an die Straße grenzenden Mauern eines Gebäudes, in oder an dem sich dergleichen Anlagen befinden, ganz oder doch zum großen Theile abgebrochen und erneuert werden; oder ob dieses nicht der Fall ist.

Nur in dem ersten Falle sind die an den Gebäuden vorhandenen Anlagen der erwähnten Art ebenfalls gegen Entschädigung einzuziehen und wegzuräumen.

§ 6.

Ueber das Maaß der Entschädigung wird zuvörderst von der Finanz-Deputation mit dem Betheiligten verhandelt, um wo möglich eine gütliche Vereinbarung herbeizuführen. Kann solche aber nicht bewirkt werden und findet sich nicht etwa die Finanz-Deputation veranlaßt, den vorkommenden Umständen nach, von der Forderung der Einziehung oder Wegräumung der Anlage, um welche es sich handelt, abzustehen, so bringen die Finanz-Deputation und der Betheiligte, und zwar jeder Theil, zwei Sachverständige in Vorschlag. Die Finanz-Deputation wählt aus den von dem Betheiligten in Vorschlag gebrachten Sachverständigen einen, der Betheiligte aus den von der Finanz-Deputation vorgeschlagenen den zweiten Sachverständigen, welche sich über einen dritten Sachverständigen zu vereinigen haben.

Sämmtliche, von der Polizei-Direction vorab zu beeidigende Sachverständige haben die erwähnten Anlagen, um deren Einziehung oder Wegräumung es sich handelt, in Augenschein zu nehmen, genau zu bezeichnen, den

Bethei-

Betheiligten über die etwa in Frage kommenden Umstände zu vernehmen, den Werth derselben, unter Berücksichtigung aller dabei obwaltenden Verhältnisse, in einem schriftlich und versiegelt einzureichenden motivirten Gutachten abzuschätzen und solchergestalt die zu leistende Entschädigung festzusetzen.

Können sich die Taxatoren über eine gemeinschaftliche Schätzung nicht vereinigen, so haben sie ihr Gutachten abgesondert einzureichen, und wird in diesem Falle aus den verschiedenen Schätzungen das Mittel genommen und danach das Maaß der Entschädigung bestimmt.

Bei der durch die Sachverständigen ermittelten Entschädigungssumme behält es unabänderlich sein Bewenden.

Die Kosten der Schätzung fallen stets dem Staate zur Last.

§. 7.

Erscheint der Betrag der Schätzung im Verhältnisse des Nutzens, der dem Publikum aus der Einziehung oder Wegräumung der in Frage stehenden Anlage erwächst, zu hoch, so bleibt es dem Staate dann noch unbenommen, von dem Verlangen der Einziehung oder Wegräumung abzustehen.

Bevor nicht die Entschädigungssumme berichtigt worden, ist der Betheiligte zur Einziehung oder Wegräumung der fraglichen Anlage nicht verpflichtet.

§. 8.

Findet bei einem Neubaue (§. 4.) oder einer erheblichen Reparatur eines Gebäudes (§. 5.) die Finanz-Deputation sich veranlaßt von der Wegräumung einer der im §. 3. erwähnten Anlagen abzustehen, so ist der Betheiligte zwar berechtigt die in Frage stehende Anlage wieder

wieder herzustellen, doch darf er sie weder an eine andere Stelle verlegen, noch derselben eine größere Ausdehnung geben als sie bis dahin hatte. — Inzwischen ist die Polizei-Behörde ermächtigt, in Ansehung der Winden, die sich an Gebäuden befinden, welche an der Weser unmittelbar am Strome belegen sind, sowohl deren Verlegung als die aus der etwaigen Erhöhung des Gebäudes hervorgehende größere Ausdehnung der Anlage zuzulassen, was dann aber nur als eine stets widerrufliche Vergünstigung zu betrachten ist. (Vgl. §. 3.)

§. 9.

Die Anlage oder resp. Beibehaltung eines einzelnen Trittes von fünfzehn Zoll Breite vor Gebäuden ist in den obgedachten Fällen als widerrufliche Vergünstigung zu gestatten, wenn wenigstens acht Fuß breite Fußwege vor den Gebäuden vorhanden sind.

§. 10.

Wenn gleich eine gezwungene Wegräumung der im §. 3. erwähnten an Gebäuden vorhandenen Anlagen, gegen Entschädigung, in der Regel nur in den §. 4 und 5 erwähnten Fällen Statt findet, so kann doch ausnahmsweise auch in dem Falle, wo bei Regulirung einer Straße, die Entfernung solcher Anlagen, nach dem Ermessen der Bepflasterungs-Deputation, dringend nothwendig erachtet werden muß, von derselben darauf angetragen werden. Wird dieser Antrag vom Senate im Einverständnisse mit der Finanz-Deputation genehmigt, so ist der Eigenthümer des betreffenden Grundstücks zu der Wegräumung verpflichtet, und finden wegen der demselben zu leistenden Entschädigung die Bestimmungen der §.§. 6. 7. Anwendung.

Kleine

Kleine nicht bedeutende Abänderungen der Art, welche dem Eigenthümer nicht zum Nachtheil gereichen, wie z. B. das Wegfallen von Fußtritten, bei Erhöhung der Fußwege, Veränderungen, welche an Kellerluken und Kellereingängen zur Herstellung von Fußwegen vorgenommen werden müssen u. s. w., muß sich der Eigenthümer gefallen lassen, ohne daß ihm desfalls ein Anspruch auf Entschädigung zusteht.

§. 11.

Alle neu errichteten Gebäude, soweit sie die öffentlichen Straßen und Plätze berühren, sind jederzeit, die bereits vorhandenen Gebäude aber da, wo schon Fußwege angelegt sind, oder künftig angelegt werden, mit Dachrönnen zu versehen, durch welche das Wasser von den Dächern bis in die Straßenrönnen zu leiten ist. Wo Fußwege vorhanden sind oder angelegt werden, müssen diese Rönnen, wenn es verlangt wird, unter die Fußwege durchgeleitet, wo aber keine Fußwege angebracht sind, den Umständen nach, durch verdeckte Gossen zu den Straßenrönnen geführt werden.

§. 12.

In Betreff Anlegung neuer Straßen gelten die nachstehenden Bestimmungen:

a) Wohngebäude, worunter alle mit Wohnungen versehene Gebäude begriffen sind, dürfen nur auf Grundstücken, welche an fahrbaren Straßen belegen sind, errichtet werden und müssen zum wenigsten mit einem Ausgange nach einer der Straßen, an welcher sie zu liegen kommen, versehen sein.

Wer

Wer sonach auf einem nicht an einer fahrbaren Straße belegenen Grundstücke Wohngebäude aufführen will, dem wird solches nur unter der Bedingung gestattet, daß er eine neben den Wohngebäuden hinführende, mit andern Straßen in Verbindung stehende fahrbare Straße anlege, und ist es mithin nicht erlaubt, sogenannte Gänge oder Höfe, die nicht zum Befahren eingerichtet sind, mit Wohngebäuden zu besetzen.

b) Wird nun eine Straße angelegt und auf beiden Seiten bebauet, so daß von den daran belegenen Häusern und Grundstücken sowohl der einen als der andern Seite Ausgänge nach der Straße führen, so muß sie mindestens eine Breite von dreißig Fuß halten.

c) Die Anlegung einer Straße, zu der blos die an einer Seite belegenen Häuser und Grundstücke Ausgänge erhalten sollen, ist nur ausnahmsweise an entlegenen Gegenden, wo sich ein besonderes Bedürfniß für Errichtung kleinerer Wohnungen herausstellt, zuzulassen. Solche nur auf einer Seite zu bebauenden Straßen müssen dann aber mindestens in einer Breite von fünfzehn Fuß angelegt werden.

Wenn die Inhaber oder Eigenthümer der an der andern Seite einer solchen Straße belegenen Grundstücke Ausgänge nach derselben und das Recht der Benutzung der Straße für ihre Grundstücke in Anspruch nehmen, so ist es ihnen nur unter der Bedingung gestattet, daß sie sämmtlich von ihrem Grundeigenthum mindestens fünfzehn Fuß zur Verbreiterung der Straße hergeben

geben und soweit mit ihren Gebäuden zurücktreten. Ein einzelner Inhaber oder Eigenthümer der an einer solchen Straße belegenen Grundstücke kann nur dann auf Ausgänge nach derselben und das Recht der Benutzung der Straße Anspruch machen, wenn er Inhaber oder Eigenthümer des ganzen die Straße begränzenden Grundeigenthums ist und sich also in der Lage befindet, die Straße in ihrer ganzen Länge durch Hinzufügung der erwähnten fünfzehn Fuß von seinem Grundeigenthum zu verbreitern.

d) Ob in einzelnen Fällen die Verbreiterung einer Straße über das sub b. angegebene Maaß anzuordnen sei, unterliegt der Entscheidung des Senats und der Bürgerschaft. — Wird eine solche Verbreiterung angeordnet, so ist der Eigenthümer des Grundstücks verpflichtet, die Straße in der vorgeschriebenen Breite anzulegen. Er ist aber in diesem Fall berechtigt, für den Werth des zu der neuen Straße mehr zu verwendenden Grundeigenthums eine Entschädigung vom Staate in Anspruch zu nehmen, mit deren Ausmittelung nach den in den §. § 6 7. enthaltenen Vorschriften verfahren wird, wenn nicht ausdrücklich auf ein förmliches Expropriations-Verfahren angetragen werden sollte, welchem Antrage alsdann zu entsprechen ist.

e) Die Anlage sogenannter Sackstraßen ist in der Regel nicht erlaubt und nur etwa zuzulassen, wenn eine gegründete Aussicht vorhanden ist, daß eine solche Straße durch den Beitritt der Inhaber oder Eigenthümer der hinten belegenen Grundstücke,

stücke, in nicht zu entfernter Zeit durchgeführt werden kann. Am Ende einer solchen Sackstraße ist aber alsdann ein genügender Raum zum Wenden der Wagen frei zu lassen, der sobald die Straße durchgeführt wird, wieder auf die normalmäßige Breite der Straße beschränkt werden mag. — Nur an einer Seite zu bebauende Sackstraßen sind überall nicht zuzulassen.

f) Insofern es zur Bewirkung einer sicheren und bequemen Einfahrt in die anzulegenden Straßen erforderlich erachtet wird, sind die am Eingange derselben zu errichtenden Gebäude nebst den vor denselben anzulegenden Fußwegen abzurunden, worüber, sowie über das Maaß solcher Abrundung der Polizei-Direction die Cognition und Entscheidung zusteht.

In der Abrundung darf jedoch niemals eine Thüre angelegt werden.

g) Alle neu anzulegenden Straßen sind von der Bepflasterungs-Deputation auf Kosten der Unternehmer zu pflastern, und mit Fußwegen zu versehen, in der Weise, wie solche jetzt allmälig an allen öffentlichen Straßen eingerichtet werden, auch ist jederzeit für gehörigen Wasserablauf Vorsorge zu treffen.

Ob zu den Kosten der Bepflasterung und Anlegung der Straßen und Fußwege ein Beitrag vom Staate zu leisten sei, hängt davon ab, inwiefern die projectirte Anlage mehr oder weniger zum öffentlichen Nutzen gereicht, und unterliegt der Beurtheilung und Entscheidung des Senats

und

und der Bürgerschaft, oder der dazu etwa designirten Behörde.

h) Die Unternehmer einer neuen Straße sind auch verbunden, auf ihre Kosten einen oder mehrere öffentliche Brunnen außerhalb der Straßenbahn nach Anweisung der Polizei-Direction anlegen zu lassen.

i) Das Grundeigenthum, der solchergestalt anzulegenden Straßen wird jedesmal Eigenthum des Staats, und dem Staate ordnungsmäßig übertragen.

§. 13.

Wenn Jemand eine Straße anzulegen projectirt, so hat er sein desfallsiges Gesuch, unter Beifügung eines Grundrisses, nach welchem er die Anlage zu beschaffen beabsichtigt, dem Senate einzureichen, welcher die Erlaubniß zur Ausführung ertheilen wird, wenn aus der angestellten Untersuchung erhellt, daß den oben angegebenen Bestimmungen genügt und für die genaue Ausführung Sicherheit geleistet ist.

§. 14.

In Betreff der an den Straßen einzuhaltenden **Baulinie** sind die nachstehenden Vorschriften zu beobachten:

a) In der Regel müssen die Gebäude an einer Straße in der vorgezeichneten Baulinie und zwar so aufgeführt werden, daß die Frontmauern genau der Richtung dieser Linie folgen. — Diese Regel findet auch Anwendung bei bereits vorhandenen Gebäuden, welche bis dahin nicht in der Baulinie standen, oder mit ihren Frontmauern

eine

eine von derselben abweichende Richtung eingenommen hatten, sobald die an die Straße gränzenden Frontmauern ganz oder zum großen Theil abgebrochen und erneuert werden. Vgl. §. 5.) — Insofern aber mit diesem Eintreten in die Baulinie dem Eigenthümer die Abtretung von Grundeigenthum angesonnen wird, kann er desfalls vom Staate eine Entschädigung fordern, deren Ausmittelung nach Vorschrift der §. §. 6. 7. Statt findet.

b) Ausnahmen von dieser Regel treten ein:

α) Wenn Jemand vor dem von ihm zu errichtenden Gebäude einen Vorplatz oder Vorhof einrichten will, was ihm freisteht. — In diesem Falle ist er aber verpflichtet, die Frontmauern des Gebäudes in paralleler Richtung mit der Baulinie aufzuführen, auch den durch das Zurücktreten entstehenden Vorplatz oder Vorhof in der Baulinie mit einer angemessenen Befriedigung zu versehen, und diese Befriedigung stets in gutem Stande zu erhalten.

β) Wenn ein Gebäude dadurch, daß es in die Baulinie eingerückt, oder in paralleler Richtung mit der Baulinie aufgeführt werden soll, nothwendig eine ganz schräge Frontmauer erhalten muß. Will in diesem Falle der Inhaber oder Eigenthümer eines Gebäudes der Frontmauer desselben eine von der Baulinie abweichende gerade Richtung geben, so steht ihm das frei, nur ist er auch dann verpflichtet, den durch das Zurücktreten entstehenden

henden Vorplatz in der Baulinie mit einer angemessenen Befriedigung zu versehen und diese Befriedigung fortwährend zu unterhalten.

c) Werden in Zukunft Gebäude mit Vorplätzen oder Vorhöfen an den Straßen versehen, so ist es den Eigenthümern nicht gestattet dieselben demnächst zu bebauen, und ruhet somit auf den Grundstücken, deren Gebäude, vom Tage der Publication dieser Verordnung an, mit Vorplätzen oder Vorhöfen an den Straßen versehen werden, die gesetzliche Dienstbarkeit des Nichtbebauens solcher Vorplätze oder Vorhöfe.

Die Vorplätze oder Vorhöfe, welche schon vor der Publication dieser Verordnung bei Gebäuden an den Straßen der Vorstadt vorhanden sind, dürfen nur dann bebauet werden, wenn sie vor Gebäuden, die vereinzelt aus der Baulinie an der Straße zurücktreten, sich vorfinden. Sind aber die sämmtlichen Gebäude an einer Straße oder an einer Seite der Straße, oder auch nur zwei oder mehrere neben einander liegende Gebäude mit Vorhöfen oder Vorplätzen versehen; so ist das Bebauen derselben überall nicht gestattet. Sollten indessen vor Gebäuden besonders geräumige und tiefe Vorhöfe vorhanden sein, so ist die Polizei-Direction ermächtigt, das Vorrücken solcher Gebäude in angemessener Weise und unter besonderer Berücksichtigung der Lage der nachbarlichen Baulichkeiten zu gestatten. Auch auf noch nicht bebauete Grundstücke, welche

sich

sich an einer Straße vorfinden, sind die vorstehenden Bestimmungen in Anwendung zu bringen, und müssen sonach die auf denselben zu errichtenden Gebäude mit angemessenen Vorhöfen versehen werden, sobald sich herausstellt, daß der Inhaber oder Eigenthümer des Grundstücks, wenn es bebauet und mit einem Vorhofe versehen wäre, nicht berechtigt sein würde, diesen Vorhof zu bebauen.

§. 15.

Die Mauermeister, Zimmermeister und sonstige Bauunternehmer, welche den vorstehenden gesetzlichen Bestimmungen zuwider handeln, verfallen in eine von der Polizei-Direction zu erkennende und beizutreibende Ordnungsstrafe von 1 bis 10 Thalern, und sind außerdem die Bauherren oder Baueigenthümer gehalten, die etwa ordnungswidrig gemachten Anlagen wegzuräumen.

§. 16.

Nur bei vorzunehmenden Besichtigungen oder eingeholten Gutachten Sachverständiger werden die üblichen Gebühren entrichtet und sonst keinerlei Gebühren erhoben.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats am 12. und publicirt am 17. Mai 1847.

---

13. Revidirte Verordnung in Betreff der Beförderung von Schiffspassagieren.

Da es für zweckmäßig erachtet worden, die bisherigen Verordnungen über die Beförderung von Schiffspas-

passagieren, insbesondere von Auswanderern, einer Revision zu unterziehen, und nicht blos die in mehreren frühern Verordnungen enthaltenen Vorschriften zur bessern Uebersicht in Eine allgemeine Verordnung zusammen zu fassen, sondern auch mit Benutzung der bisherigen Erfahrungen diejenigen Modificationen eintreten zu lassen, welche sich sowohl im allgemeinen Interesse als in dem aller Betheiligten als nothwendig oder nützlich ergeben haben, so verordnet der Senat das Folgende:

§. 1.

Die Befugniß, Cajüts- oder Zwischendecks-Passagiere zur Ueberfahrt nach einem überseeischen Hafen für ein Schiff anzunehmen, steht nur dessen Rheder oder Correspondenten, sowie demjenigen zu, welchem vermöge eines mit dem Rheder oder Correspondenten geschlossenen Befrachtungs-Contracts das Schiff im Ganzen oder doch für sämmtliche damit zu verschiffende Passagiere zu eigner alleiniger Disposition gestellt ist.

Bei dieser Vorschrift bleibt es indeß auch andern Personen unbenommen, auswärts Passagiere zum Zweck ihrer demnächstigen Verschiffung anzunehmen oder annehmen zu lassen, bevor für dieselben ein bestimmtes Schiff zur Disposition steht.

§ 2.

Die bisherige Vorschrift, daß jeder, welcher in Gemäßheit der vorstehenden Bestimmungen Passagiere annehmen will, nicht nur das Bremische Bürgerrecht mit Handlungsfreiheit besitzen, sondern auch zugleich in Bremen selbst wohnen und von Bremen aus das Geschäft betreiben muß, bleibt bis auf Weiteres in Kraft.

§. 3.

Wer auf erlaubte Weise Passagiere angenommen hat, jedoch demnächst in der Lage sich befindet, sie nicht selbst befördern zu können, darf sie zwar, wenn anders sein Vertragsverhältniß zu ihnen es gestattet, einem andern Schiffsexpedienten überlassen.

Damit aber diese Befugniß nicht gemißbraucht und namentlich nicht auch dazu benutzt werde, um einem unstatthaften Zwischenverkehre zum Vorwande zu dienen, wird zugleich festgesetzt:

a) daß wer zu einer solchen Ueberlassung sich bewogen findet, dabei immer nur in der Art verfahren darf, daß von ihm dem Uebernehmer kein geringeres Passagegeld, als das ihm von den Passagieren bezahlte, entrichtet wird, wobei er indeß zum Ersatze für alle wegen Annahme und Ueberlassung der Passagiere gehabten Kosten und Bemühungen vier Procent des Passagegeldes in Absatz bringen darf;

b) daß er, wenn er etwa wegen veränderter Zeitumstände die Passagiere zu einem geringern Passagegelde unterbringt, verpflichtet ist, denselben diesen Ueberschuß auf das von ihnen bezahlte Passagegeld zurückzuzahlen.

§. 4.

Die Ankündigung eines Schiffs in öffentlichen Blättern für Passagiere ist nur dem Rheder oder Correspondenten desselben und dem damit beauftragten Schiffsmäkler, sowie demjenigen gestattet, welchem nach der Bestimmung des §. 1. zufolge eines Befrachtungs-Contracts die Disposition über das Schiff zusteht.

Sollte

Sollte indeß Jemand, um auswärts Passagiere für ein Schiff anzunehmen, dasselbe schon vor wirklichem Abschlusse eines solchen Befrachtungs-Contracts in auswärtigen öffentlichen Blättern anzukündigen wünschen, so soll ihm dieses zwar unverwehrt sein, jedoch nur nachdem er zuvor von dem Rheder oder Correspondenten des Schiffs eine bestimmte Autorisation dazu erlangt hat.

§. 5.

Die Vermittelung der Passagierannahme steht ausschließlich den hiesigen Schiffsmäklern zu, welche nach den sie betreffenden amtlichen Vorschriften und Anordnungen zu verfahren haben.

An Courtage dürfen sie außer den taxmäßigen zwei Procent des Passagegeldes noch für die durch Vermittelung ihrer auswärtigen Agenten angenommenen Auswanderer eine Vergütung von zwei Procent des von diesen zu zahlenden Passagegeldes berechnen.

§. 6.

Bis auf Weiteres ist es den hiesigen Schiffsmäklern auch gestattet, Passagiere zum Zwecke ihrer demnächstigen Verschiffung selbst anzunehmen oder für ihre Rechnung annehmen zu lassen und die wegen ihrer Beförderung erforderlichen Verträge einzugehen, jedoch mit der ausdrücklichen Beschränkung, daß dieselben an eine der im §. 1 gedachten Personen, welche für die Befolgung der Vorschriften dieser Verordnung verantwortlich ist und die Expedition des Schiffs besorgt, zur endlichen Verschiffung zu überlassen sind, und die betreffenden Schiffsmäkler sich dieserhalb mit den von ihnen angenommenen Passagieren zu verständigen haben; im Uebrigen aber bleiben die bisherigen Verordnungen wegen des Geschäftsbetriebs der Schiffsmäkler in Kraft.

Diese Vorschrift findet auch auf vor Publikation dieser Verordnung von den Schiffsmäklern etwa schon geschlossene derartige Verträge Anwendung.

§. 7.

Allen denen, welche zufolge §. 1 und 2 dieser Verordnung zur Annahme von Passagieren berechtigt sind, bleibt es unbenommen, mit denselben ohne Zuziehung eines Schiffsmäklers auf ihren Namen Ueberfahrtsverträge abzuschließen.

§. 8.

Jede Uebertretung der im §. 1. bis 6 enthaltenen Vorschriften zieht eine Geldbuße bis zu Funfzig Thalern, und im Wiederholungsfalle eine angemessene höhere Geldbuße nach sich, insbesondere trifft diese Strafe Jeden, welcher sich als Unterhändler unbefugter Weise mit der Annahme von Passagieren befaßt.

§. 9.

Um darüber, ob in Betreff der Annahme der Auswanderer vorschriftsmäßig verfahren worden, eine genaue Controlle zu erlangen, wird hiedurch festgesetzt, daß Jeder, welcher, es sei im Bremischen Staatsgebiete oder auswärts, einen Auswanderer annimmt oder durch seinen Agenten annehmen läßt, demselben sofort einen Schein über diese Annahme zustellen oder durch seinen Agenten zustellen lassen muß, auf welchem stets der Name und Vorname des oder der Angenommenen und die Summe, wozu die Ueberfahrt bedungen worden, zu bemerken ist. Auch ist auf diesem Scheine über die theilweise oder zum Vollen geschehene Zahlung zu quittiren.

Diese Annahme-Scheine dienen den Passagieren zu ihrer Legitimation und sind, nachdem das etwa weiter

Er-

Erforderliche hier darauf bemerkt worden, am Bord des Seeschiffs dem Capitain desselben einzuhändigen, welcher sie alsdann dem Rheder oder Correspondenten einzusenden hat.

§. 10.

Da seither manche Personen sich ordnungswidriger Weise damit befaßt haben, hier ankommende Auswanderer durch Ueberredungen und Vorspiegelungen für ein Schiff zu gewinnen und dem Expedienten desselben oder dem von ihm mit der Besorgung beauftragten Schiffsmäkler gegen eine Vergütung zuzuweisen, die gänzliche Abstellung dieses Unfugs aber zur Aufrechthaltung der Ordnung überhaupt und der gegen unberechtigte Vermittler bestehenden Vorschriften insbesondere, so wie im Interesse der Auswanderer und der Schiffsexpedienten, durchaus nothwendig ist, so wird in dieser Rücksicht das Folgende verordnet:

a) Es ist Niemand gestattet, sich dafür, daß er einen Passagier einem Dritten zuführt oder zuweiset, um dadurch die Annahme desselben für ein Schiff zu bewirken, eine Vergütung an Geld oder Geldeswerth, wenn auch nur mittelbarer Weise, leisten oder auch nur versprechen zu lassen, und zwar ohne Unterschied, ob die Vergütung auf einzelne Fälle, oder auf einen fortgesetzten Betrieb der Art sich bezieht, und ohne Unterschied, von wem dieselbe ihm gegeben oder verheißen werden mag.

Jede Uebertretung dieses Verbots zieht sowohl für den, welcher sich eine solche Vergütung hat leisten oder versprechen lassen, als auch, sofern nicht etwa der Passagier selbst dazu verleitet sein sollte, für jeden Andern, welcher sie geleistet oder

oder versprochen hat, eine nach den Umständen zu ermessende Geld- oder Gefängnißstrafe nach sich.

b) Die nämliche Strafe trifft Jeden, welcher einen Auswanderer für ein bestimmtes Schiff oder für einen bestimmten Schiffsexpedienten oder Schiffsmäkler durch unwahre Vorstellungen zu gewinnen sich bemüht, oder welcher einen Auswanderer, von dem er weiß, daß er bereits von einem Andern für die Ueberfahrt angenommen ist, diesem auf irgend eine Weise abspenstig zu machen sucht.

c) Insbesondere wird es allen Gast- und Schenkwirthen sowohl in der Stadt als auch im Gebiete, bei Vermeidung derselben Strafe, auch den Umständen nach bei Verlust ihrer Concession, zur Pflicht gemacht, nicht nur selbst keine unerlaubte Handlungen der Art sich zu Schulden kommen zu lassen, sondern auch sorgfältig und streng darauf zu halten, daß solches nicht von ihren Dienstboten oder sonstigen Angehörigen geschehe.

§. 11.

Da es zur Abwendung von Aufenthalt und sonstigen Nachtheilen erforderlich ist, daß die Auswanderer schon vor ihrer Reise nach Bremen die für ihre demnächstige Einschiffung nöthigen Einschickungen treffen, so werden dieselben dringend aufgefordert, vorab an die hiesigen Schiffsexpedienten oder Schiffsmäkler oder an die auswärtigen Bevollmächtigten derselben sich zu wenden und wegen der Schiffsgelegenheit für ihre Ueberfahrt, wegen der darauf sich beziehenden Bedingungen, sowie wegen der Zeit, da das Schiff abgefertigt werden soll und sie sich folglich hieselbst einzufinden haben, das Erforderliche

zu

zu verabreden, auch vorab mit den zur Bezahlung des Passagegeldes und zur Bestreitung ihrer anderweitigen Bedürfnisse nöthigen Geldmitteln sich zu versehen.

So wie ihnen, wenn sie unter solchen Verhältnissen anlangen, von den Bremischen Behörden jeder gesetzliche Schutz gewährt werden wird, so würde ihnen im entgegengesetzten Falle, sofern es ihnen an den für ihren Unterhalt während ihres hiesigen Verweilens und für die Ueberfahrt erforderlichen Mitteln fehlen sollte, der Aufenthalt hieselbst nicht gestattet werden können.

§. 12.

Die Auswanderer sind ferner verpflichtet, sich persönlich für sich und ihre Angehörigen in Bremen bei der Polizei-Direction zu melden, um daselbst nach vorgängiger Legitimation einen Erlaubnißschein für ihren hiesigen Aufenthalt, nebst den sonst etwa nöthigen Anweisungen zu erhalten.

Sollten dennoch Einzelne sich, ohne nach Bremen zu kommen, direct nach Bremerhaven oder Vegesack, als dem Einschiffungsplatze begeben haben, so haben sie jene Anmeldung und Legitimation sofort bei dem dortigen Amte zu verfügen.

§. 13.

Die Polizeibehörden haben besonders darauf zu achten, daß, falls Deserteure oder Militairpflichtige eines andern Deutschen Bundesstaats sich durch Auswanderung ihren Verbindlichkeiten zu entziehen versuchen würden, in Gemäßheit der bestehenden Cartell-Conventionen, namentlich der am 7. März 1831 hieselbst publicirten Bundes-Cartell-Convention sämmtlicher Deutscher Bundesstaaten, verfahren werde.

§. 14.

§. 14.

Da sich in den Vereinigten Staaten von Amerika die Besorgniß verbreitet hat, daß die daselbst bisher gewährte Freiheit zur Ansiedelung durch solche Einwanderer, welche sich begangener Verbrechen oder Vergehen halber der Strafe zu entziehen suchen oder von Europäischen Straf- oder Armen-Anstalten dorthin gesandt würden, gemißbraucht werde, solche Individuen aber auf Schiffen, die von Bremen oder dessen Häfen aus expedirt werden, um so weniger Aufnahme finden können, als vielmehr die befreundeten Verbindungen und die ausgedehnten Handelsverhältnisse, welche zwischen Bremen und den Vereinigten Staaten bestehen, dem Senate einen besondern Anlaß darbieten, das Interesse dieser Staaten zu berücksichtigen, so haben die Polizeibehörden sorgfältig darauf zu achten, daß nicht Personen der gedachten Art als Passagiere aufgenommen werden. Im Betretungsfalle haben sie dieselben anzuhalten und deren Rücksendung in ihre Heimath zu bewirken.

§. 15.

Allen Schiffsrhedern, Schiffscorrespondenten und Schiffsbefrachtern ist untersagt, solche in den § §. 13 und 14 bezeichnete Personen als Passagiere für ihre Schiffe anzunehmen. Sie sind daher auch, falls sie wissentlich diesem Verbote zuwider handeln, unbeschadet der etwa sie treffenden Strafen und sonstigen nachtheiligen Folgen, dem Staate für die deshalb etwa entstehenden Kosten verantwortlich.

§. 16.

Die Schiffsmäkler sind, bei Vermeidung gleicher Nachtheile, angewiesen, sich jeder Abschließung von Ueberfahrts-

fahrtsverträgen für solche Personen zu enthalten. Auch haben sie, sobald sie in Erfahrung bringen, daß die durch sie angenommenen Passagiere Individuen der erwähnten Art seien, dieses der Polizei-Direction anzuzeigen und deren weiteren Anordnung zu befolgen.

§. 17.

Jeder, welcher in der Stadt oder dem Gebiete einen fremden Auswanderer ohne Aufenthaltskarte oder nach deren Ablauf beherbergt, verfällt in Gemäßheit der wegen Beherbergung von Fremden bestehenden Polizeivorschriften in eine Geldbuße bis zu zehn Thalern.

§. 18.

Alle Schiffsexpedienten werden dringend aufgefordert, die Auswanderer nicht eher nach dem Einschiffungsplatze gelangen zu lassen, als bis das für sie bestimmte Schiff so vollständig bereit und versehen ist, daß sie auf demselben gleich nach ihrer Ankunft Aufnahme finden können.

Sie haben daher für solche etwanige Fälle, da bei der Ankunft der Passagiere in Bremerhaven oder Vegesack diese Aufnahme noch nicht sogleich erfolgen könnte, für einstweiliges Unterkommen und einstweiligen Unterhalt derselben durch einen daselbst anwesenden Bevollmächtigten die gehörigen Einschickungen zu treffen, widrigenfalls sie für alle von den Bremischen Behörden etwa aufzuwendenden Kosten verantwortlich sein werden.

§. 19.

Wer als Rheder, Correspondent oder Befrachter ein Schiff expedirt, für welches wenigstens fünf und zwanzig Cajüts- oder Zwischendecks-Passagiere zur Ueberfahrt nach einem überseeischen Hafen angenommen sind, hat

der

der Inspection der Mäkler ein vollständiges Verzeichniß sämmtlicher Passagiere mit Angabe des Geburtslandes, des Berufs, Alters, Geschlechts und Bestimmungsorts einzureichen, und dasselbe mit einer Erklärung an Eidesstatt und zwar dahin zu versehen:

> daß nach seinem besten Wissen unter den auf diesem Verzeichnisse stehenden Personen keine solche seien, welche der Strafe für begangene Verbrechen zu entgehen suchen oder von Europäischen Straf- oder Armen-Anstalten weggeschickt werden sollen, oder welche als Deserteure oder Militairpflichtige eines Deutschen Bundesstaats, um sich etwanigen Reclamationen zu entziehen, befördert sein wollen; daß er auch nicht gestatten wolle, daß noch Personen solcher Art für das zu expedirende Schiff angenommen würden.

Soweit aber die Annahme der Passagiere durch einen Schiffsmäkler oder dessen Agenten geschehen ist, hat der Schiffsmäkler eine solche eidliche Erklärung beizufügen. Die Einreichung des mit dieser Erklärung versehenen Verzeichnisses muß übrigens vor Ablauf von acht Tagen, nachdem das Schiff expedirt worden, erfolgt sein.

§. 20.

Ein mit obigem Verzeichnisse völlig gleichlautendes Verzeichniß der Passagiere ist vom Schiffsexpedienten stets dem Capitain einzuhändigen.

Sollten demnächst ausnahmsweise noch außer den daselbst namhaft gemachten Personen, sei es nun an dem Einschiffungshafen oder sonst irgendwo, Passagiere sich anmelden und nach erfolgter Legitimation angenommen werden,

werden, so ist unter nachträglicher Namhaftmachung derselben auf dem Verzeichnisse des Capitains von diesem in Betreff solcher Passagiere eine gleichmäßige eidliche Erklärung abzugeben, welche in allen diesen Fällen entweder bei der Inspection der Mäkler oder bei einem der Aemter Vegesack und Bremerhaven, und zwar bevor das Schiff in See geht, erfolgen muß.

Die Aemter haben wegen dieser hinzugekommenen Passagiere der Inspection der Mäkler die erforderliche Anzeige zu machen.

§. 21.

Der Capitain darf bei Vermeidung einer Geldbuße bis zu 100 Thalern nur solche Passagiere, welche auf dem Verzeichnisse gleich Anfangs namhaft gemacht oder in den gedachten besonderen Fällen unter Abgebung der erwähnten Erklärung nachträglich hinzugefügt sind, mit dem Schiffe befördern.

Eine gleiche Geldbuße trifft jeden Andern, welcher die ihm dem Obigen nach obliegende eidliche Erklärung in Ansehung eines oder mehrerer mit dem Schiffe beförderter Passagiere unterlassen hat.

§. 22.

Ferner gelten für jedes Schiff, für welches wenigstens fünfundzwanzig Cajüts- oder Zwischendecks-Passagiere zur Ueberfahrt nach einem überseeischen Hafen angenommen worden sind, hinsichtlich der Zahl der zu verschiffenden Passagiere, der Tüchtigkeit des Schiffs, der Verproviantirung, der zu beschaffenden Assecuranz, so wie der Erlangung und Einreichung der erforderlichen Bescheinigungen und sonstigen Documente die folgenden Vorschriften der §. §. 23 bis 37.

§. 23.

§. 23.

In Ansehung der Zahl der zu verschiffenden Passagiere bedarf es zwar für die nach einem Hafen der Vereinigten Staaten von Amerika zu expedirenden Schiffe für jetzt keiner Vorschriften, da schon durch die dortigen Gesetze einer Ueberfüllung der Schiffe genügend vorgebeugt ist.

Dagegen wird in Betreff der nach andern Häfen bestimmten Schiffe hierdurch festgesetzt:

a) die Zahl der mitzunehmenden Passagiere richtet sich nach dem Tonnengehalte des Schiffs und darf in keinem Falle mehr als Eine Person auf zwei Tonnen gerechnet betragen;

b) ist für das Schiff ein amerikanischer Meßbrief vorhanden, so wird die darin angeführte Tonnenzahl zum Grunde gelegt, sonst aber wird die Messung nach den in den Vereinigten Staaten von Amerika geltenden Vorschriften vorgenommen, und darnach die nicht zu überschreitende Zahl der Passagiere berechnet;

c) bei dieser Berechnung der Zahl der Passagiere wird zwischen Erwachsenen und Kindern, so wie zwischen Cajüts- und Zwischendecks-Passagieren kein Unterschied gemacht;

d) die Nachweisung wegen des Tonnengehalts des zur Einnahme von Passagieren bestimmten Schiffs ist, bevor Letztere an Bord gehen, der Inspection der Mäkler einzureichen.

§. 24.

Der Rheder oder Correspondent des Schiffs ist verpflichtet:

a) dafür zu sorgen, daß das Schiff in einem für die beabsichtigte Reise und den gedachten Zweck völlig tüch-

tüchtigen Zustande sich befinde und vorschrifts-mäßig mit gesunden, haltbaren und hinreichenden Proviant versehen werde, und

b) sich mit den erforderlichen Bescheinigungen zu versehen, und solche der Inspection der Mäkler zu rechter Zeit einzuliefern.

Ist das Schiff von dem Rheder oder Correspondenten einem Dritten mittelst eines Befrachtungs-Contracts im Ganzen oder doch für sämmtliche damit zu verschiffende Passagiere zur Disposition gestellt, so treffen diese Verpflichtungen den Befrachter.

§. 25.

In Ansehung der Einrichtung der zur Passagierfahrt bestimmten Schiffe wird noch besonders festgesetzt:

a) in Schiffen ohne feste Zwischendecksbalken ist das Zwischendeck so einzurichten, daß es unter den Balken mindestens eine Höhe von 5 Fuß 6 Zoll hat;

b) in den übrigen Theilen des Schiffs ist für das Passagiergut so viel Raum anzuweisen, daß das Zwischendeck durch Letzteres nicht über Gebühr beengt wird;

c) wird das Zwischendeck zur Beförderung von Frachtgütern oder anderweitig als für die Passagiere oder deren Gut auf der betreffenden Reise benutzt, so ist dafür eine entsprechende Anzahl Passagiere abzusetzen.

§. 26.

Wenn gleich nach der bisherigen Erfahrung von den Bremischen Schiffsexpedienten bei der Verproviantirung der Schiffe in Ansehung der Güte und des Betrags der Lebens-

Lebensmittel für die Passagiere, im Allgemeinen mit gewissenhafter Sorgfalt verfahren wird, so ist doch, besonders um für die Hauptartikel einen festen Maaßstab zu haben, eine desfallsige nähere Bestimmung gewünscht, und wird daher festgesetzt:

1) die Verproviantirung muß, sofern das Schiff nach einem Hafen der Vereinigten Staaten von Amerika bestimmt ist, wenigstens für eine Zeit von dreizehn Wochen, bei andern Bestimmungshäfen aber nach diesem Verhältnisse für einen von der Inspection für genügend erachteten Zeitraum geschehen.

2) Zur Verproviantirung muß, was die Hauptartikel betrifft, außer dem Proviant für die Schiffsmannschaft wenigstens mitgenommen werden, und zwar im Durchschnitte für jeden Passagier ohne Unterschied des Geschlechts und des Alters,

   a) an Wasser: ein Oxhoft für die Zeit von dreizehn Wochen; ist das Schiff jedoch nach Neworleans oder einem Hafen von Texas bestimmt, 1¼ Oxhoft;

   b) an Fleisch: 2½ ℔ und an Speck, wenn es gesalzen ist, 1 ℔ oder, wenn es geräuchert ist, ¾ ℔ für die Woche, oder, sofern in einzelnen Fällen ein anderes Verhältniß zwischen Fleisch und Speck vorgezogen werden sollte, nach dem Maaßstabe, daß 1 ℔ Fleisch gleich ¾ ℔ gesalzenem oder ½ ℔ geräuchertem Specke geachtet wird, ohne daß übrigens bei diesen verschiedenen Gewichtsbestimmungen die Pökel in Anschlag gebracht werden darf;

c) an

c) an Brod: 5 ℔ für die Woche;
d) an Butter: ⅜ ℔ für die Woche;
e) an Mehl, Bohnen, Erbsen, Scheldegerste, Reis, Pflaumen, Sauerkohl für 13 Wochen — 34 ℔;
f) an Kartoffeln für 13 Wochen — 1½ Viertel. Werden weniger Kartoffeln mitgegeben, so ist das sub e) erwähnte Quantum verhältnißmäßig zu erhöhen;
g) an Syrop für 13 Wochen — 1½ ℔;
h) " Caffee " " " — 1½ "
i) " Cichorien " " " — ¼ "
k) " Thee " " " — ⅕ "
l) " Essig " " " — 2 Quart;
m) für Kranke und Kinder an Sago, Wein, Zucker, Pflaumen, Grütze, Medicamenten ein hinreichendes Quantum nach Verhältniß der Anzahl der Passagiere.

§. 27.

Hinsichtlich der Nachweisung des Vorhandenseins des Proviants in genügender Menge und Güte behält es zwar dabei sein Bewenden, daß die bisher üblichen Declarationen auch künftig der Inspection der Mäkler einzureichen sind; zu noch größerer Sicherstellung der Passagiere und dem eigenen Wunsche vieler Rheder und Correspondenten entsprechend, sowie um jeden Irrthum und jegliches Versehen möglichst zu beseitigen oder sofort unschädlich zu machen, wird indessen die Anordnung getroffen, daß vor dem Abgange des Schiffs das Nachsehen des Proviants von einer der damit beauftragten, im §. 29 gedachten Personen in der Weise erfolgen muß,

daß

daß derselben die Proviantliste und der Proviant vorzuzeigen ist, und sie von Letzterem den einen oder den andern Artikel nachsieht, aber auch berechtigt und nach Beschaffenheit der Umstände verpflichtet ist, die Vorräthe genauer zu prüfen und nachwägen zu lassen, auch die Verbesserung und Ergänzung etwaniger Mängel zu verlangen.

§. 28.

Der Abgang des Schiffs ist nicht eher gestattet, als bis die im §. 27 gedachte Nachsehung des Proviants Statt gefunden, ein genügendes Resultat ergeben hat und darüber so wie über die Tüchtigkeit des Schiffs die vorschriftsmäßigen Bescheinigungen erlangt worden sind.

§. 29.

Um die eine wie die andere Bescheinigung zu erlangen, haben sich die Betheiligten bis auf Weiteres an den Oberlootsen Hermann Graue oder an den Schiffscapitain Diedrich Sammann, und zwar hinsichtlich der zu Bremerhaven liegenden Schiffe zu ihrer eignen Bequemlichkeit an den Oberlootsen Graue, sonst aber an den Schiffscapitain Sammann zu wenden, und dieselben zu den erforderlichen Schritten und zur Ertheilung der nöthigen Bescheinigungen hinsichtlich des Schiffs und des Proviants zu veranlassen. In Verhinderungsfällen der obengedachten Personen wird die Inspection der Mäkler andere dazu bestimmen.

§. 30.

Den im §. 29 gedachten Personen ist für die Ausstellung solcher Bescheinigungen einschließlich der Vergütung für ihre vorgängigen Bemühungen zu bezahlen:

für

wegen der in Bremerhaven liegenden Schiffe:
für eine Bescheinigung wegen Tüchtigkeit des Schiffs . . . . . 1 $ 36 gr,
für eine Bescheinigung wegen des Proviants . . . . 1 " 36 "
sonst aber der doppelte Betrag dieser Summe.

Sollte indessen das Nachsehen und Nachwägen des gesammten Proviants erforderlich werden, wozu der Capitain die nöthigen Mittel zu beschaffen hat, so wird dafür eine größere, von der Inspection der Mäkler nöthigenfalls festzusetzende Vergütung bezahlt.

§. 31.

Die Bescheinigung über die Tüchtigkeit des Schiffs und über den Tonnengehalt desselben, so wie die bisher üblichen, im §. 27 erwähnten Declarationen wegen des Proviants müssen, bevor die Passagiere an Bord gehen, die übrigen Bescheinigungen aber binnen 8 Tagen, von der Expedition des Schiffs angerechnet, der Inspection der Mäkler eingereicht werden.

§. 32.

Der Rheder oder Correspondent eines zur Beförderung von mindestens 25 Passagieren nach einem überseeischen Hafen bestimmten Schiffs hat der Inspection der Mäkler nachzuweisen, daß für den Fall, da dem Schiffe auf der Reise vom Abgangeplatze bis zu erfolgter Landung am Bestimmungsorte ein Unglück zustoßen sollte, wodurch dasselbe an der Fortsetzung der Reise verhindert oder die Reise unterbrochen werden sollte, das Passagegeld sämmtlicher Passagiere und außerdem eine auf achtzehn Thaler für Jeden derselben sich belaufende Summe zur Verwendung stehe, um damit zunächst die

Kosten der Rettung der Passagiere und ihrer Effecten und die Kosten ihres einstweiligen Unterhalts, sowie die zu ihrer Weiterbeförderung nöthigen Passagegelder zu bestreiten, sodann auch wegen aller den Bremischen Behörden für alle wegen der Passagiere in Folge des Unglücksfalls gemachten Auslagen, wofür sonst der Rheder oder Correspondent persönlich denselben verhaftet ist, Ersatz und Sicherheit zu leisten, sodann aber den Passagieren erweisliche Verluste, soviel thunlich, nach Verhältniß zu ersetzen.

§. 33.

Diese Verbindlichkeit des Rheders und Correspondenten tritt auch dann ein, wenn in Folge eines Befrachtungs-Contracts das Schiff für die in Frage stehende Reise einem Andern überlassen ist.

§. 34.

Zur Erfüllung der in §. §. 32 und 33 erwähnten Verbindlichkeit hat der Rheder oder Correspondent den im §. 32 erwähnten Betrag bei einer der hiesigen Assecuranz-Compagnien oder bei zwei hiesigen soliden Privat-Assecuradeurs, welche dann solidarisch für die Versicherungs-Summe verhaftet sind, versichern zu lassen, und mittelst Einlieferung der Versicherungs-Police der Inspection der Mäkler für den im §. 32 erwähnten Fall zur Disposition zu stellen. Ereignet sich demnächst ein Unglücksfall der angegebenen Art, so ist die Verwendung jenes Betrags, nach Maaßgabe der Bestimmungen des §. 32, zu bewerkstelligen und daß solches geschehen, der Inspection darzulegen, widrigenfalls die Inspection ermächtigt ist, selbst den Versicherungsbetrag zu erheben und zu verwenden.

§. 35.

§. 35.

Die Nachweisung wegen der Versicherung und die Einlieferung der Police muß spätestens vor Ablauf von acht Tagen nach Expedition des Schiffs geschehen. Bis dahin, daß sie erfolgt ist, bleiben der Rheder oder Correspondent für den erwähnten Betrag persönlich verhaftet

§. 36.

Die Uebertretung der in vorstehenden §. §. 22 bis 35 einschließlich enthaltenen Vorschriften ziehen folgende Strafen nach sich:

a) die Ueberschreitung, der vorgeschriebenen Zahl der Passagiere für jeden zu viel verschifften Passagier eine Geldstrafe vom einfachen bis zum dreifachen Betrage des durchschnittlichen Passagepreises;

b) die Versäumung der in den §. §. 24 bis 28 enthaltenen Verpflichtungen wegen Tüchtigkeit des Schiffs und wegen der vorschriftsmäßigen Verproviantirung desselben, sowie wegen Erlangung der erforderlichen Bescheinigungen eine Geldstrafe bis zu 500 Thalern;

c) die Versäumung der rechtzeitigen Einreichung der nach §. §. 19 bis 35 erforderlichen Bescheinigungen, Declarationen und der Versicherungs-Police eine Geldstrafe bis zu 50 Thalern;

d) die Nichtbeachtung der Vorschrift des §. 25 wegen Einrichtung des Schiffs eine Geldstrafe bis zu 50 Thalern.

§. 37.

Die Bestimmungen der gegenwärtigen Verordnung gelten nicht nur für alle Seeschiffe, welche mit Passa-

 gieren

gieren von Bremerhaven oder Vegesack abgehen, sondern umfassen auch, soweit sie sich nicht speciell auf diese Plätze beziehen, diejenigen Fälle, wo die Annahme und Beförderung der Passagiere mit einem Bremischen Schiffe oder von einem Bremischen Expedienten geschehen ist, die Einschiffung für die Seereise aber nicht in den genannten Häfen, sondern anderswo erfolgen soll. Auch finden in diesen letzteren Fällen, sofern die Einschiffung nicht auf der Weser, sondern in einem entfernteren Hafen geschehen soll, die Vorschriften der §. §. 32 bis 35 wegen des Versicherungsbetrags ebenmäßig auf die Fahrt von der Weser bis nach jenem Hafen Anwendung, so daß also namentlich die Versicherung nicht blos auf die Seereise, sondern auch auf diese Fahrt sich beziehen muß.

§. 38.

Die Inspection der Mäkler ist beauftragt, die genaue Befolgung dieser Verordnung zu beachten, die zu deren Aufrechthaltung in eiligen Fällen nöthigen vorläufigen Verfügungen zu treffen und bei etwanigen Uebertretungen erforderlichen Falles das Einschreiten der zuständigen Behörden zu veranlassen, wie auch Differenzen, die hinsichtlich der Ueberfahrt zwischen einzelnen Auswanderern selbst und zwischen diesen und den Expedienten, den Schiffsmäklern oder sonstigen Personen entstehen sollten, so viel thunlich, in gütlichem Wege auszugleichen.

§. 39.

Alle bisher publicirten Vorschriften sind, soweit sie die Auswanderer und die Beförderung von Passagieren betreffen, aufgehoben.

§. 40.

§. 40.

Alle Schiffsexpedienten und Schiffsmäkler werden hiedurch aufgefordert, falls sie sich bei ihrem Geschäftsbetriebe wegen der Auswanderer auswärtiger Agenten bedienen, diese von dem Inhalte der gegenwärtigen Verordnung unverzüglich in Kenntniß zu setzen und ihnen die genaue Beachtung der sie berührenden Bestimmungen zur Pflicht zu machen.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats am 12. und publicirt am 21. Mai 1847.

---

14. Polizei-Verordnung die Schonung der Anlagen auf dem Bahnhofe betreffend.

Die wiederholten Klagen über Nichtbeachtung der wegen des Bahnhofes erlassenen polizeilichen Vorschriften veranlassen die Polizei-Direction hiemit zu verordnen:

1) Es ist verboten: auf den Fußwegen des Bahnhofes und der dazu gehörigen Straßen mit Karren zu schieben und zu reiten, die Befriedigungen zu übersteigen, die Dossirungen und Gräben zu betreten, die Bahnhofsanlagen auf irgend eine Weise zu beschädigen oder den Arbeitern dabei hinderlich zu sein.

2) Die Aufseher und Wächter am Bahnhofe sind beauftragt, auf die Befolgung dieser Vorschrift zu wachen und die dawider Handelnden der Polizei-Direction zu ernstlicher Bestrafung aufzugeben, auch unter Umständen sofort zur Haft zu bringen.

Bremen, den 1. Juni 1847.

Die Polizei-Direction.

---

15. Bekannt-

15. Bekanntmachung des Handels- und Schifffahrtsvertrags mit dem Königreich Griechenland.

Nachdem der unter dem $\frac{31.\ \text{Mai}}{12.\ \text{Juni}}$ 1843 zu Athen zwischen den Bevollmächtigten der Hansestädte und des Königreichs Griechenland abgeschlossene Handels- und Schifffahrtsvertrag Griechischer und Bremischer Seits vorlängst ratificirt worden, während die Ratification von Seiten Lübecks und Hamburgs noch zur Zeit nicht erfolgt ist, so haben die Regierungen der erstgedachten beiden Staaten beschlossen, den erwähnten Tractat, so weit er die Beziehungen zwischen Griechenland und Bremen betrifft und so als ob er nur zwischen diesen beiden Staaten abgeschlossen wäre, in Kraft treten zu lassen und die Auswechselung der Ratificationen durch ihre Bevollmächtigten zu London zu bewerkstelligen.

Demgemäß ist am 15. December v. J. diese Auswechselung erfolgt und hat der Tractat von jenem Tage an für den im Art. 19. stipulirten Zeitraum wie im Königreiche Griechenland so auch in dieser Stadt und deren Gebiet volle Gesetzeskraft, dergestalt daß die beiderseitigen Angehörigen für ihre Personen und Güter, sowie deren Schiffe und Ladungen für die Dauer des Tractats alle in demselben ausgesprochenen Rechte und Vortheile zu genießen haben.

Von diesem in französischer Sprache vollzogenen Tractate sowie von dem in derselben Sprache abgefaßten Auswechselungsprotocolle, begleitet von einer deutschen Uebersetzung sind Abdrücke in der Senats-Buchdruckerei

druckerei zu haben und werden diese Urkunden damit für publicirt erklärt.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats am 26. Mai und publicirt am 2. Juni 1847.

Handels- und Schifffahrts-Vertrag

zwischen den Bevollmächtigten der freien Hansestädte und des Königreichs Griechenland nebst Protocoll über die Auswechselung der Griechischen und Bremischen Ratificationen,

mit

beigefügter Uebersetzung.

Protocole

de l'échange avec la République de Brême des Ratifications du traité conclu à Athènes le $\frac{31.\ \text{Mai}}{12.\ \text{Juin}}$ 1843 entre la Grèce et les Républiques libres et Anséatiques.

Les soussignés P. Ralli Consul-Général de Sa Majesté le Roi de Grèce à Londres, et Patric Colquhoun Docteur en droit, Plénipotentiaire de la République libre et Anséatique de Brême pour la négociation et conclusion du traité en question, s'étant réunis par autorisation de leurs Gouvernemens respectifs, aujourd'hui le $^{3}/_{15}$ du mois Décembre de l'an 1846 au Consulat Général de Sa Majesté de Hellénique à Londres à l'effet de procéder à l'échange des Pleins-Pouvoirs des négociateurs

teurs et des Ratifications du dit traité, sont convenus d'ordre de leurs Gouvernemens:

1.° Que malgré que le terme fixé dans le traité même pour l'échange des Ratifications soit déjà expiré, ce retard, vû que les deux Hautes Parties contractantes, en ratifiant après le terme convenu, et en expédiant leurs actes de Ratifications, ont manifesté par là leur intention de maintenir la validité du traité, et ont passé outre sur le délai convenu à cet égard, n'apportera aucun empêchement à l'exécution des divreses clauses du traité, et qu'il restera en pleine vigueur pendant le terme y mentionné de dix ans, à compter de ce jour.

2.° Que le Sénat de la ville libre de Brême, ayant seul jusqu' à présent accepté et ratifié, bien que la Ratification de Sa Majesté Hellénique suppose l'acceptation du susdit traité par les Sénats des trois villes de Lubeck, de Brême et de Hambourg; néanmoins, le document adressé d'Athènes, c'est à dire l'acte de la Ratification de Sa Majesté Hellénique, qui contient le traité conclu avec les trois Républiques, sera échangé contre un autre emané de la ville libre de Brême, sous la condition expresse que la Ratification de Sa Majesté Hellénique ne sera considérée, quant à présent, comme applicable qu'en ce qui concerne la République de Brême seule, et que le dit traité sera considéré, quant à présent, comme conclu entre la Grèce et la dite République de Brême seulement.

3.° Que le présent Protocole sera publié en même temps et à la tête du traité même dans le Journal officiel des Gouvernemens de Grèce et de Brême.

En

En conséquence de la Déclaration et sous les conditions ci-dessus, les soussignés ont échangé les Ratifications du traité expédiées par leurs Gouvernemens respectifs de Grèce et de Brême, ainsi que les Pleins-Pouvoirs des négociateurs du dit traité.

En foi de quoi ils ont dressé le présent procès-verbal.

Fait à Londres le 3/15 du mois Décembre de l'an 1846.

(L. S.) *P. Ralli.*

(L. S.) *P. Colquhoun* Dr.

Traité.

Les Villes libres et Anséatiques de Lubeck, de Brême et de Hambourg et Sa Majesté le Roi de la Grèce également animés du desir sincère de maintenir les rapports de bonne intelligence qui ont si heureusement subsisté jusqu'à ici entre leurs Etats respectifs et d'en étendre et consolider les relations commerciales et convaincus, que cet objet ne saurait être mieux rempli qu'en adoptant le système d'une entière liberté de navigation et d'une parfaite reciprocité basée sur des principes d'équité également avantageux aux Pays respectifs sont en conséquence convenus d'entrer en négociation pour conclure un Traité de Commerce et de Navigation et ont nommé à cet effet des Plénipotentiaires, savoir:

Le Sénat de la Ville libre et Anséatique de Lubeck, le Sénat de la Ville libre et Anséatique

tique

tique de Brême et le Sénat de la Ville libre et Anséatique de Hambourg:

Patrick Colquhoun, Docteur en Droit, leur Chargé d'affaires près la Sublime Porte Ottomane en mission à Athènes,

et Sa Majesté le Roi de la Grèce:

le Sieur Pierre Delyanni, Son Conseiller au Département de Sa Maison Royale et des Rélations Extérieures, Chevalier de Son ordre Royal du Sauveur, décoré des insignes de Chevalier du nombre de l'ordre distingué de Charles III. d'Espagne, Commandeur du Mérite Civil de Saxe, Chevalier de l'ordre de l'Étoile polaire de Suède, Officier de l'ordre de Leopold de Belgique, Chevalier de l'ordre de la Couronne de Fer d'Autriche de 3me Classe, de l'ordre de l'aigle rouge de Prusse de 3me Classe, et de l'ordre de Christ de Portugal etc. etc. etc.

Lesquels ont arreté les Articles suivans:

Article I.

Les Citoyens et Sujets des Pays respectifs jouiront réciproquement, les uns dans le Pays des autres par rapport à leurs personnes, à leurs biens, à leur commerce et navigation et à leur industrie ainsi qu'à l'exercice de leur culte d'une entière sécurité et protection et des mêmes droits, avantages et privilèges qui sont ou qui seront par la suite accordés aux individus de la Nation la plus favorisée.

Ils pourront disposer de leurs biens personnels dans les limites de la jurisdiction de l'autre, par vente, donation, testament et autrement et leurs héritiers

ritiers étant des Citoyens ou sujets de l'autre Partie succéderont aux dits biens personnels, soit en vertu d'un testament, soit ab intestato, ils pourront en pendre possession soit en personne soit par d'autres agissant à leur place et ils en disposeront à leur volonté en ne payant d'autres droits que ceux auxquels les habitans du Pays où se trouvent les dits biens seront assujettis en pareille occasion. Et si dans le cas de biens immeubles les dits héritiers ne pourraient entrer en jouissance de l'héritage à cause de leur qualité d'Etrangers, il leur sera accordé un délai de trois ans pour en disposer à leur gré et pour en rétirer le produit sans obstacle et exempt de tout droit de détraction de la part du Gouvernement des Etats respectifs. Il ne leur sera imposé non plus aucun emprunt forcé.

Dans le cas où, sous ces rapports et ceux mentionnés dans l'article VI. du présent Traité à l'égard desquels est stipulé le traitement à l'égal de la Nation la plus favorisée, ce traitement coïnciderait chez l'une des Hautes Puissances Contractantes avec celui à l'égal des Nationaux: c'est à dire qu'il n'y aurait réellement chez elle aucune différence entre le traitement des nations étrangères les plus favorisées et celui des Nationaux, tandis que chez l'autre des Hautes Parties Contractantes ce cas n'existerait pas, celle-ci ne pourrait prétendre aussi long tems que cet état des choses existerait, qu'à ce que ses sujets soient traités sous ces dits rapports, dans le territoire de l'autre, à l'égal de la Nation qui serait la plus favorisée parmi celles, qui n'accorderaient pas à cette dernière le traitement des Nationaux.

Article II.

Article II.

Les bâtimens des Républiques Anséatiques qui arriveront sur leur lest ou chargés dans les ports du Royaume de la Grèce, de quelque lieu qu'ils viennent et de quelque Pays que provienne leur cargaison seront traités à leur entrée, pendant leur séjour et à leur sortie sur le même pied que les bâtimens Nationaux venant du même lieu, par rapport aux droits de tonnage, de fanaux, de pilotage et de port ainsi qu'aux vacations des officiers publics et à tout autre droit ou charge de quelque espèce ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement, des administrations locales ou d'établissemens particuliers quelconques.

Et réciproquement les bâtimens Grecs qui arriveront sur leur-lest ou chargés dans les ports des Républiques Anséatiques, de quelque lieu qu'ils viennent, et de quelque Pays que provienne leur cargaison seront traités à leur entrée, pendant leur séjour et à leur sortie sur le même pied que les bâtimens nationaux venant du même lieu, par rapport aux droits de tonnage, de fanaux, de pilotage et de port ainsi qu'aux vacations des officiers publics, et à tout autre droit ou charge de quelque espèce ou dénomination que ce soit perçus au nom ou au profit du Gouvernement, des administrations locales, ou d'établissemens particuliers quelconques.

Article III.

Seront réciproquement considérés comme navires Anséatiques et Grecs tous ceux qui seront reconnus pour tels dans les Pays auxquels ils appartiennent

tiennent suivant les lois et réglemens établis ou qui le seraient à l'avenir: Bien entendu que chaque navire devra être muni de ses papiers de bord ou d'un passe-port expédié par l'autorité compétente.

Article IV.

Toutes les marchandises et objets de Commerce productions du sol ou de l'industrie soit des Villes Anséatiques soit des Pays dont elles forment le débouché habituel, de la Conféderation Germanique, ou enfin de tout autre Pays, qui pourront légalement être importés dans le Royaume de la Grèce par bâtimens Grecs pourront également y être importés par bâtimens Anséatiques de quelque lieu qu'ils viennent, sans payer d'autres ou plus hauts droit ou charges de quelque espèce ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement, des administrations locales, ou d'établissemens particuliers quelconques, que si l'importation avait eu lieu en bâtimens Grecs. Et réciproquement toutes les marchandises et objets de Commerce productions du Sol ou de l'industrie soit du Royaume de la Grèce soit des Pays dont il est le débouché, ou en général de tout autre Pays qui pourront légalement être importés dans les Républiques Anséatiques par bâtimens Anséatiques pourront également y être importés par bâtimens Grecs de quelque lieu qu'ils viennent sans payer d'autres ou plus hauts droits ou charges de quelque espèce ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement des administrations locales ou d'établissemens particuliers

culiers

culiers quelconques que si l'importation avait eu lieu en bâtimens Anséatiques.

Article V.

Toutes les marchandises et objets de Commerce production du Sol ou de l'industrie soit des Villes Anséatiques soit des Pays dont elles forment le débouché habituel de la Conféderation Germanique, ou enfin de tout autre Pays, qui pourront légalement être exportés des Villes Anséatiques par bâtimens Anséatiques pourront également en être exportés par bâtimens Grecs, sans payer d'autres ou de plus hauts droits ou charges de quelque espèce ou dénomination que ce soit; perçus au nom ou au profit du Gouvernement, des administrations locales ou d'établissemens particuliers quelconques, que si l'exportation avait lieu en bâtimens nationaux. Et réciproquement toutes les marchandises et objets de Commerce productions du Sol ou de l'industrie soit du Royaume de la Grèce soit des Pays dont il est le débouché, ou en général de tout autre Pays qui pourront légalement être exportés du Royaume de la Grèce par bâtimens Grecs, pourront également en être exportés par bâtimens Anséatiques sans payer d'autres ou de plus hauts droits ou charges de quelque espèce ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement des administrations locales, ou d'établissemens particuliers quelconques, que si l'exportation avait eu lieu en bâtimens nationaux.

Article VI.

Autant que le cabotage se trouve reservé aux bâtimens nationaux on est convenu de part et d'autre que

que les Citoyens et sujets des Hautes Parties contractantes jouiront à cet égard, comme par rapport à la faculté de se servir des bâtimens côtiers pour le transport de leurs marchandises des mêmes droits qui sont accordés ou qui le seront par la suite aux sujets de la Nation la plus favorisée.

Article VII.

Il ne pourra pas être établi dans les territoires de l'une des Puissances Contractantes sur les productions du sol ou de l'industrie de l'autre aucune prohibition ou restriction d'importation ou d'exportation, ni d'autres ou de plus forts droits quelle qu'en soit l'espèce ou la dénomination, soit à l'importation soit à l'exportation de tous les articles de la production naturelle ou manufacturée de l'une ou de l'autre, qu'autant que ces prohibitions, ces restrictions et ces droits sont ou seront en même tems établis sur les articles de la même espèce de la production naturelle ou manufacturée de quelque Nation que ce soit.

Toute faculté d'entrepôt et de transit, toutes primes et remboursemens de droits qui seraient accordés dans les territoires de l'une des Hautes Parties Contractantes à l'importation ou l'exportation de quelque objet que ce soit seront également accordés aux objets de la même espèce produit du sol ou de l'industrie de l'autre Partie Contractante et aux importations et exportations faites dans ces bâtimens.

En outre il est convenu pour tous les effets du présent article, que devront être considerés et réputés

putés également comme productions naturelles ou manufacturées des Républiques Anséatiques celles des Etats de la Confédération Germanique importées des ports Anséatiques dans les cas où les produits bruts ou manufacturés de la Grèce après avoir été importés dans les ports Anséatiques jouiraient dans les Etats de la Confédération sous tous les rapports ci-dessus indiqués des mêmes avantages que les produits de la même espèce de tout autre Pays. — Et réciproquement que seront aussi considérées et reputées comme productions naturelles ou manufacturées de la Grèce celles des Pays limitrophes de la Grèce exportées des ports Grecs, dans le cas où les produits bruts ou manufacturés des Villes Anséatiques après avoir été importés dans les ports Grecs jouiraient dans les dits Etats limitrophes de la Grèce sous tous les rapports ci-dessus indiqués des mêmes avantages que les produits de la même espèce de tout autre Pays.

Article VIII.

Chacune des Hautes Parties Contractantes s'engage à ne donner dans ses achâts ou ventes, ou dans ceux qui seraient faits par des Compagnies ou des Agens agissant en son nom ou sous son autorité aucune préférence aux importations ou exportations faites par ses bâtimens ou par ceux d'une Nation tierce sur celle faite dans les bâtimens de l'autre Partie contractante.

Il ne sera non plus donné dans de pareils achâts aucune préférence aux produits bruts ou manufacturés d'un Pays tiers sur les produits de la même espèce de l'autre Partie Contractante.

Article IX.

Les Républiques Anséatiques et le Royaume de la Grèce s'obligent réciproquement à ne pas accorder à d'autres Nations aucune faveur particulière en fait de Commerce ou de Navigation qui ne devienne pas immédiatement commune à l'une ou à l'autre Partie laquelle en jouira librement, si la concession était faite librement; on accordera la même ou d'autres compensations convenables si la concession était conditionelle de sorte que l'échange promette d'être également avantageux à l'un et à l'autre des Etats Contractants la présente convention.

Article X.

Les Citoyens et sujets des Pays respectifs arrivant avec leurs bâtimens à une côte appartenant à l'autre Pays mais ne voulant pas entrer dans le port où après y être entrés ne voulant décharger aucune partie de leur Cargaison, auront la liberté de partir et de poursuivre leur voyage sans payer d'autres droits, impôts ou charges quelconques pour le bâtiment ou la cargaison que les droits perçus sur les bâtimens nationaux dans les mêmes cas. Il est cependant bien entendu qu'ils sont obligés à se conformer toujours aux réglemens et ordonnances concernant la Navigation et les places ou ports dans lesquels ils pourront aborder qui sont ou seront en vigueur pour les bâtimens nationaux et qu'il sera permis aux officiers de Douane de les visiter, de rester à bord, de prendre telles précautions qui pourraient être nécessaires pour prévenir tout Commerce illicite pendant que les bâtimens resteront dans l'enceinte de leur jurisdiction.

Article XI.

Il est aussi convenu que les bâtimens de l'une des Parties Contractantes étant entrés dans le port de l'autre pourront se borner à ne décharger qu'une partie de leur Cargaison selon que le Capitaine ou propriétaire le désirera, et qu'ils pourront s'en aller librement avec le reste, sans payer des droits, impôts ou charges quelconques que pour la partie qui aura été mise à terre et qui sera marquée et biffée sur le manifeste qui contiendra l'énumeration des effets, dont le bâtiment était chargé, lequel manifeste devra être présenté en entier à la Douane du lieu où ce bâtiment aura abordé.

Il ne sera rien payé pour la partie de la cargaison que le bâtiment remportera et avec laquelle il pourra continuer sa route pour un ou plusieurs autres ports du même Pays et y déposer le reste de sa cargaison, si elle est composée d'objets dont l'importation est permise, en payant les droits qui y sont applicables, ou bien s'en aller dans toute autre Pays. Il est cependant entendu que les droits, impôts ou charges quelconques qui sont ou seront payables pour les bâtimens mêmes doivent être acquittés au premier port où ils romperaient le chargement ou en déchargeraient une partie; mais qu'aucun droit, impôt ou charge pareils ne seront demandés de nouveau dans les ports du même Pays où les dits bâtimens pourraient vouloir entrer après, à moins que les bâtimens nationaux ne soient sujets à quelques droits ultérieurs dans le même cas.

Ar-

Article XII.

Chacune des Républiques Anséatiques et le Gouvernement Grec ont la faculté de nommer pour résider dans leurs territoires respectifs des Consuls-Généraux, Consuls, Vice-Consuls et Agens Consulaires lesquels après avoir obtenu leur Exequatur jouiront réciproquement tant pour leurs personnes que pour l'exercice de leurs fonctions de tous les droits, privilèges, protection et assistance dont jouissent ceux de la Nation la plus favorisée.

Il est pourtant entendu que si ces droits et privilèges ne sont accordés à aucune autre Nation que sous des conditions spéciales, le Gouvernement respectif ne peut y prétendre qu'en remplissant les mêmes conditions.

Article XIII.

Les dits Consuls Généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agens Consulaires pourront requérir l'assistance des autorités locales pour l'arrestation, la détention et l'emprisonnement de déserteurs des navires de Guerre et marchands de leurs Pays et ils s'adresseront pour cet objet aux autorités compétentes et réclameront par écrit les déserteurs susmentionnés en prouvant par la communication des registres des navires ou rôles de l'équipage ou par d'autres documens officiels, que de tels individus ont fait partie des dits équipages, et cette réclamation ainsi prouvée l'extradition ne sera point refusée.

Les déserteurs ainsi arrêtés seront immédiatement mis à la disposition des dits Consuls, Vice-

Consuls ou Agens Consulaires et pourront être enfermés dans les prisons publiques à la réquisition et aux frais de ceux qui les réclament pour être envoyés aux navires auxquels ils appartenaient ou à d'autres de la même Nation. Mais s'ils ne sont pas renvoyés dans l'espace de deux mois à compter du jour de leur arrestation ils seront mis en liberté et ne seront plus arrêtés pour la même cause. Il est entendu toutefois que si le déserteur se trouvait avoir commis quelque crime, délit ou Contravention de police, il pourra être sursis à son extradition jusqu' à ce que le Tribunal nanti de l'affaire aura rendu sa sentence et que celle-ci ait reçu son exécution.

Article XIV.

Dans le cas où quelque bâtiment de l'une des Hautes Parties Contractantes aurait échoué, fait naufrage ou souffert quelque dommage sur les côtes de la Domination de l'autre, il sera donné toute aide et assistance aux personnes naufragées ou qui se trouveraient en danger et il leur sera accordé des passeports pour retourner dans leur Patrie. Les bâtimens et les marchandises naufragés ou leurs produits, s'ils ont été vendus, seront restitués à leur propriétaires ou ayant cause, si la réclamation est faite dans l'an et jour, en payant les frais de sauvetage que payeraient les bâtimens nationaux dans le même cas et les compagnies de sauvetage ne pourront faire accepter leurs services que dans les mêmes cas et après les mêmes délais qui seraient accordés aux Capitaines et aux équipages nationaux.

Les

Les Gouvernemens respectifs veilleront d'ailleurs à ce que les Compagnies ne se permettent pas de vexations et d'actes arbitraires.

Les dits objets et marchandises sauvés du naufrage ne seront assujettis au payement des droits d'importation qu'en tant qu'on en disposerait pour être consommé dans le Pays. En tous cas la quille et les agrés du navire naufragé ne seront soumis à aucun droit.

Article XV.

Les Hautes Parties Contractantes conviennent d'appliquer dans leurs Etats l'entière rigueur des lois contre toutes personnes connues pour être pirates et contre tous individus y résidant qui seraient convaincus de connivence ou de complicité avec elle. Tous les navires et Cargaisons appartenants à des Citoyens et sujets des Hautes Parties Contractantes, que les pirates prendraient ou conduiraient dans les ports de l'une ou de l'autre, seront restitués à leurs propriétaires ou fondés de pouvoir dûement autorisés, s'ils prouvent l'identité de la propriété, et la restitution aura lieu même quand l'Article réclamé serait entre les mains d'un tiers sujet à la jurisdiction des Hautes Parties Contractantes pourvû qu'il soit prouvé que l'acquéreur savait ou pouvait savoir que le dit Article provenait de piraterie.

Article XVI.

S'il arrivait que l'une des Hautes Parties Contractantes fût en guerre avec quelque Puissance, Nation ou Etat, les Citoyens et sujets de l'autre

pour-

pourront continuer leur Commerce et Navigation avec ces mêmes Etats, excepté avec les Villes ou ports qui seraient bloqués ou assiégés par terre ou par mer. Mais dans aucun cas ne sera permis le Commerce des Articles reputés contrebande de guerre dans le sens le plus restreint consacré par le droit de gens. Il est convenu que tout ce que la partie belligérante aurait stipulé ou stipulerait avec d'autres Puissances d'avantageux au pavillon neutre servira également de règle entre les Républiques Anséatiques et le Royaume de la Grèce.

Article XVII.

Les deux Hautes Parties Contractantes désirant mettre leur Commerce réciproque autant que possible à l'abri de toute entrave et également animées du désir d'agir sur des principes conformes à la plus stricte justice sont convenues, vû l'éloignement de leurs Pays respectifs et l'incertitude qui en résulte sur les divers événemens qui pourraient avoir lieu, qu'un bâtiment marchand appartenant à l'une d'Elles qui se trouverait destiné pour un port bloqué par l'autre au moment du départ de ce bâtiment, mais que, à l'époque où le dit bâtiment avait quitté les ports où il avait pris son chargement ou ceux où il aurait relâché en route, la nouvelle du blocus n'y serait pas parvenue officiellement, ne sera pas cependant ni capturé ni condamné pour avoir essayé une seule fois d'entrer dans les dits ports. Mais les bâtimens qui après avoir été renvoyés une fois par l'escadre chargée du blocus essayeraient d'entrer une seconde fois dans le même

port

port bloqué, durant la continuation de ce blocus se trouveraient alors sujets à être détenus et condamnés.

Article XVIII.

La présente Convention est considérée commune et également applicable aux trois Républiques Anséatiques de Lübeck, de Brême et de Hambourg. Il est convenu néanmoins qu'il n'existe point de solidarité entre leurs Etats Souverains et que les stipulations de ce Traité resteront en pleine force par rapport au reste de ces Républiques malgré leur cessation par rapport à l'une d'Elles.

Article XIX.

Le présent Traité sera en vigueur pendant dix années à partir du jour de l'échange des ratifications et si avant l'expiration des neuf premières années l'une ou l'autre des Hautes Parties Contractantes n'avait pas annoncé à l'autre par une notification officielle son intention d'en faire cesser l'effet, ce Traité sera obligatoire une année au délà et ainsi de suite jusqu'à l'expiration des douze mois qui suivront une semblable notification à quelque époque qu'elle ait lieu.

Article XX.

Le présent Traité sera ratifié par les Sénats des Républiques Anséatiques et par Sa Majesté le Roi de la Grèce et les ratifications en seront échangées à Londres dans l'espace de six mois ou plutôt si faire se peut.

En

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs des Hautes Parties Contractantes ont signé le présent Traité écrit en Français et y ont apposé leurs sceaux.

Fait en duplicata à Athènes le $\frac{\text{31. Mai}}{\text{12. Juin}}$ de l'an de Grâce Mil huit Cent quarante trois.

(sign.) *P. Colquhoun* Dr. (sign.) *Pierre Delyanni.*
(L. S.) (L. S.)

Uebersetzung.

Protocoll

über die mit der Republik Bremen erfolgte Auswechselung der Ratificationen des am $\frac{\text{31. Mai}}{\text{12. Juni}}$ 1843 zu Athen zwischen Griechenland und den freien Hansestädten abgeschlossenen Tractats.

Die Unterzeichneten P. Ralli, General=Consul Seiner Majestät des Königs von Griechenland zu London und Patric Colquhoun, Doctor der Rechte, Bevollmächtigter der freien Hansestadt Bremen für die Unterhandlung und Abschließung des erwähnten Tractats, sind unter Ermächtigung von Seiten ihrer respectiven Regierungen heute den 3/15. December 1846 im General=Consulate Seiner Hellenischen Majestät zu London Behufs Auswechselung der Vollmachten der Unterhändler so

so wie der Ratificationen des besagten Vertrags zusammengetreten und in Auftrag ihrer Regierungen dahin übereingekommen:

1) Daß, wenn gleich die im Tractate selbst für die Auswechselung der Ratificationen bestimmte Frist bereits abgelaufen ist, doch in Erwägung der von den beiden Hohen Contrahenten eben durch die nach Ablauf der verabredeten Frist verfügte Ratification so wie durch Ausfertigung der desfallsigen Urkunden an den Tag gelegten Absicht den Tractat bei Kraft zu erhalten, jener Verzug, über welchen dieselben hinweggesehen haben, die Ausführung der verschiedenen Bestimmungen des Tractats nicht hindere, derselbe vielmehr für den darin erwähnten und vom heutigen Tage an zu rechnenden Zeitraum von zehn Jahren in voller Kraft bleiben solle.

2) Daß, obgleich die Ratification Seiner Hellenischen Majestät die Annahme des gedachten Tractates durch die Senate der drei Städte Lübeck, Bremen und Hamburg voraussetzt, solche Annahme und Ratification aber bis jetzt nur vom Senate der freien Stadt Bremen verfügt ist, dennoch das von Athen hierher gesandte Document, nämlich die den Tractat mit den drei Republiken befassende Ratificationsurkunde, gegen ein gleiches von der freien Stadt Bremen ausgegangenes ausgewechselt werden soll; dieses jedoch unter der ausdrücklichen Bedingung, daß die Ratification Seiner Hellenischen Majestät für jetzt nur als sich auf die Republik Bremen beziehend angesehen und daß der gedachte Tractat für jetzt als bloß zwischen Griechenland und der Republik Bremen abgeschlossen betrachtet werden soll.

3) Daß gegenwärtiges Protocoll gleichzeitig mit dem Tractate und an dessen Spitze in den Amtsblättern

der

der Griechischen und Bremischen Regierung bekannt gemacht werden soll.

In Folge der obigen Erklärung und unter den vorstehenden Bedingungen haben die Unterzeichneten die resp. von der Griechischen und Bremischen Regierung ausgefertigten Ratificationen, so wie die Vollmachten der Unterhändler ausgewechselt.

Des zur Urkunde haben sie gegenwärtiges Protocoll aufgenommen.

So geschehen zu London den 3/15. December 1846.

(L. S.) *P. Ralli.*

(L. S.) *P. Colquhoun.*

Vertrag.

Die freien Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg und Seine Majestät der König von Griechenland, gleich beseelt von dem Wunsche, die zwischen ihren Staaten bis jetzt so glücklich bestandenen freundschaftlichen Verhältnisse zu erhalten, auch deren Handelsbeziehungen zu erweitern und zu befestigen, und überzeugt, daß dieser Zweck am Besten durch Annahme des Systems einer gänzlichen Freiheit der Schifffahrt und einer vollkommenen auf Billigkeitsgrundsätzen, wie sie den beiderseitigen Ländern gleichmäßig zusagen, beruhenden Reciprocität erreicht wird, sind demgemäß übereingekommen, zur Abschließung eines Handels- und Schifffahrtsvertrages in Unterhandlung zu treten und haben zu dem Ende zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

der

der Senat der freien Hansestadt Lübeck, der Senat der freien Hansestadt Bremen und der Senat der freien Hansestadt Hamburg

Herrn Patrick Colquhoun, Doctor der Rechte, Ihren auf einer Mission zu Athen befindlichen Geschäftsträger bei der Hohen Ottomanischen Pforte,

und Seine Majestät der König von Griechenland

Herrn Pierre (Petros) Delyanni, Ihren Rath im Departement Ihres Königlichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, Ritter des Königlichen Ordens vom Erlöser, decorirt mit den Ritter-Insignien des distinguirten Ordens Karls III. von Spanien, Commandeur des Sächsischen Civil-Verdienstordens, Ritter des Schwedischen Nordsternordens, Officier des Belgischen Leopoldordens, Ritter des Oesterreichischen Ordens von der eisernen Krone 3. Klasse, des Preußischen rothen Adlerordens 3. Klasse und des Portugiesischen Christordens u. s. w.

Welche sich über nachstehende Artikel vereinigt haben:

Artikel 1.

Die Bürger und Unterthanen des einen contrahirenden Theils sollen in dem Lande des Andern in Bezug auf ihre Personen, Güter, Handel, Schifffahrt und Industrie sowie auch den Gottesdienst, vollkommenen Schutz und Sicherheit und dieselben Rechte, Vorzüge und Privilégien genießen, welche den Individuen der am meisten begünstigten Nation zustehen oder künftig zustehen werden.

Sie

Sie dürfen im Umfange der Gerichtsbarkeit des Andern durch Kauf, Schenkung, Testament oder auf andere Weise über ihr persönliches Eigenthum verfügen und ihre Erben, wenn sie Bürger oder Unterthanen des anderen Theiles sind, succediren in deren gedachtes Vermögen, sei es nun kraft Testaments oder ab intestato, sie können von demselben sowohl in Person als durch ihre Stellvertreter Besitz ergreifen und darüber nach Gefallen verfügen, ohne daß sie andere Abgaben als die, welchen die Einwohner des Landes, wo das Vermögen sich befindet, in gleichem Falle unterworfen sind, zu entrichten haben. Sollten aber bei unbeweglichem Vermögen die gedachten Erben wegen ihrer Eigenschaft als Fremde nicht in den Genuß des Erbguts treten können, so wird ihnen eine dreijährige Frist zugestanden, um darüber nach Gefallen zu verfügen und den Erlös ohne Hinderniß und frei von jeglicher an die Regierung des betheiligten Staats zu entrichtenden Abzugssteuer zu beziehen. Auch dürfen sie mit keiner gezwungenen Anleihe belegt werden.

Sollte in diesen so wie in den im Art. 6. des gegenwärtigen Tractats erwähnten Beziehungen, in Ansehung welcher die Behandlung auf dem Fuß der am meisten begünstigten Nation stipulirt ist, sothane Behandlung bei der einen der contrahirenden Mächte mit der auf gleichem Fuße mit den Einheimischen zusammenfallen, indem in der That bei ihr kein Unterschied zwischen der Behandlung der am meisten begünstigten fremden Nationen und der Einheimischen stattfände, während bei dem andern contrahirenden Theile dieser Fall nicht einträte, so würde der Letztere, so lange solcher Zustand existirte, nur verlangen können, daß seine Unterthanen

in

in den gedachten Beziehungen im Gebiete des andern Theils eben so behandelt würden, wie diejenige Nation, welche unter denen, die dem Letztern die gleiche Behandlung mit den Einheimischen nicht zugestände, die am meisten begünstigte wäre.

Artikel 2.

Die Schiffe der Hanseatischen Republiken, welche, sei es in Ballast oder beladen, in die Häfen des Königreichs Griechenland einlaufen, sollen, woher sie auch immer kommen und von welchem Lande auch ihre Ladung herrühren mag, bei ihrer Ankunft, während ihres Aufenthalts und bei ihrer Abfahrt in Bezug auf Tonnen-, Leucht-, Loots- und Hafengelder, auf die Gebühren der öffentlichen Beamten, so wie auf alle und jede sonstige Rechte oder Lasten, welche im Namen oder zum Vortheil der Regierung, der Localadministrationen oder von Privatanstalten erhoben werden, auf gleichem Fuße mit den von denselben Orten kommenden nationalen Fahrzeugen behandelt werden.

Dagegen sollen auch die Griechischen Schiffe, welche, sei es in Ballast oder beladen, in die Häfen der Hanseatischen Republiken einlaufen, woher sie auch immer kommen und von welchem Lande ihre Ladung herrühren mag, bei ihrer Ankunft, während ihres Aufenthalts und bei ihrer Abfahrt in Bezug auf Tonnen-, Leucht-, Loots- und Hafengelder, auf die Gebühren der öffentlichen Beamten, so wie auf alle und jede sonstige Rechte oder Lasten, welche im Namen oder zum Vortheil der Regierung, der Localadministrationen oder von Privatanstalten erhoben werden, auf gleichem Fuße mit den von denselben Orten kommenden nationalen Fahrzeugen behandelt werden.

Artikel 3.

Gegenseitig werden als Hanseatische und Griechische alle Schiffe betrachtet, die in den Ländern, welchen sie angehören, nach den daselbst jetzt oder künftig bestehenden Gesetzen und Anordnungen als solche anerkannt werden. Doch muß jedes Schiff mit seinen Papieren oder mit einem von der zuständigen Behörde ausgestellten Passe versehen sein.

Artikel 4.

Alle zu den Erzeugnissen des Bodens oder der Industrie der Hansestädte oder der Länder, für welche sie die gewöhnlichen Ausfuhrhäfen bilden, des Deutschen Bundes oder jedes sonstigen Landes gehörige Waaren und Handelsartikel, welche in das Königreich Griechenland in Griechischen Schiffen eingeführt werden dürfen, können daselbst auch in Hanseatischen Schiffen, woher sie immer kommen mögen, eingeführt werden, ohne daß sie andere oder höhere Rechte oder Auflagen irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheil der Regierung, der Localadministrationen oder von Privatanstalten erhoben werden, zu entrichten haben, als wenn jene Gegenstände in Griechischen Schiffen eingeführt wären.

Dagegen können auch alle zu den Erzeugnissen des Bodens oder der Industrie des Königreichs Griechenland oder der sich desselben für seine Ausfuhren bedienenden Länder oder jedes sonstigen Landes gehörige Waaren und Handelsartikel, welche in die Hanseatischen Republiken in Hanseatischen Schiffen eingeführt werden dürfen, daselbst auch in Griechischen Schiffen, woher sie immer kommen mögen, eingeführt werden, ohne daß sie andere oder höhere Rechte oder Auflagen irgend einer Art von

Be=

Benennung, welche im Namen oder zum Vortheil der Regierung, der Localadministrationen oder von Privatanstalten erhoben werden, zu entrichten haben, als wenn jene Gegenstände in Hanseatischen Schiffen eingeführt wären.

Artikel 5.

Alle zu den Erzeugnissen des Bodens oder der Industrie der Hansestädte oder der Länder, für welche sie die gewöhnlichen Ausfuhrhäfen bilden, des Deutschen Bundes, so wie jedes sonstigen Landes gehörige Waaren und Handelsartikel, welche aus den Hansestädten mittelst Hanseatischer Schiffe ausgeführt werden dürfen, können aus denselben auch in Griechischen Schiffen ausgeführt werden, ohne daß sie andere oder höhere Rechte oder Auflagen irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheil der Regierung, der Localadministrationen oder von Privatanstalten erhoben werden, zu entrichten haben, als wenn jene Gegenstände in Schiffen des eignen Landes ausgeführt würden.

Ebenso können alle zu den Erzeugnissen des Bodens oder der Industrie des Königreichs Griechenland oder der sich desselben für seine Ausfuhren bedienenden Länder so wie jedes sonstigen Landes gehörige Waaren und Handelsartikel, welche aus dem Königreiche Griechenland mittelst Griechischer Schiffe ausgeführt werden dürfen, aus demselben auch in Hanseatischen Schiffen ausgeführt werden, ohne daß sie andere oder höhere Rechte oder Auflagen irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheil der Regierung, der Localadministrationen oder von Privatanstalten erhoben werden, zu entrichten haben, als wenn jene Gegenstände in Schiffen des eignen Landes ausgeführt würden.

Artikel 6.

So lange die Küstenfahrt ausschließlich den Schiffen des eignen Landes vorbehalten bleibt, ist man beiderseits übereingekommen, daß die Bürger und Unterthanen der Hohen Contrahenten in dieser Beziehung sowohl als in Betreff der Befugniß sich der Küstenfahrzeuge zum Transport ihrer Güter zu bedienen, derselben Rechte genießen sollen, welche jetzt oder künftig den Unterthanen der am meisten begünstigten Nationen zugestanden werden.

Artikel 7.

In dem Territorium der einen der contrahirenden Mächte darf auf die Boden- oder Industrie-Erzeugnisse der Andern hinsichtlich der Ein- oder Ausfuhr kein Verbot und keine Beschränkung, auch keine andere oder höhere Abgabe irgend einer Art auf die Ein- oder Ausfuhr der Natur- oder Kunst-Erzeugnisse des einen oder andern Landes gelegt werden, insofern nicht zu derselben Zeit solche Verbote, Beschränkungen und Auflagen für gleichartige Natur- oder Kunsterzeugnisse aller Nationen ohne Unterschied statt finden oder angeordnet werden.

Jede Niederlage und Transit-Befugniß, so wie alle Prämien und Rückzölle, welche etwa im Territorium des einen der Hohen Contrahenten für die Ein- und Ausfuhr irgend eines Gegenstandes bewilligt werden, sind ebenfalls den gleichartigen Erzeugnissen des Bodens oder der Industrie des andern Contrahenten und den Ein- und Ausfuhren in dessen Schiffen zuzugestehen.

Ueberdies ist mit Bezug auf gegenwärtigen Artikel verabredet, daß, wofern die in die Hanseatischen Häfen eingeführten rohen oder verarbeiteten Erzeugnisse Griechenlands in den Staaten des Deutschen Bundes in allen

allen oben angedeuteten Rücksichten derselben Vortheile wie die gleichartigen Producte aller andern Länder genießen, auch die aus den Hanseatischen Häfen ausgeführten Natur- oder Kunsterzeugnisse der Deutschen Bundesstaaten als Producte der Hanseatischen Republiken betrachtet werden sollen.

Und auf der andern Seite, daß, wofern die in die Griechischen Häfen eingeführten rohen oder verarbeiteten Erzeugnisse der Hansestädte in den an Griechenland grenzenden Staaten in allen oben angedeuteten Rücksichten derselben Vortheile wie die gleichartigen Producte aller andern Länder genießen, auch die aus den Griechischen Häfen ausgeführten Natur- oder Kunsterzeugnisse besagter Grenzländer als Producte von Griechenland betrachtet werden sollen.

Artikel 8.

Jeder der Hohen Contrahenten verpflichtet sich, bei seinen Käufen oder Verkäufen, so wie bei denen, welche von Gesellschaften oder Agenten, die in seinem Namen oder unter seiner Autorität handeln, vorgenommen werden, den mittelst seiner eignen oder der Fahrzeuge einer dritten Nation ein- oder ausgeführten Gegenständen keinerlei Vorzüge vor den Ein- oder Ausfuhren in Schiffen des andern Contrahenten zu gewähren.

Auch sollen bei dergleichen Käufen die rohen oder verarbeiteten Producte keines dritten Landes vor den gleichartigen Producten des andern Contrahenten bevorzugt werden.

Artikel 9.

Die Hanseatischen Republiken und das Königreich Griechenland verpflichten sich gegenseitig, keiner andern

Nation in Handels- und Schifffahrtssachen irgend eine Begünstigung einzuräumen, welche nicht sofort auch dem andern Contrahenten zu Theil wird, und zwar so, daß, wenn die Begünstigung eine freie war, der Letztere ihrer ebenfalls frei theilhaftig werde, wogegen er, wenn die Concession eine bedingte war, dieselbe oder andere passende Gegenleistungen zu bewilligen hat, so daß der Tausch beiden contrahirenden Staaten gleichen Vortheil verspricht.

Artikel 10.

Wenn die Bürger und Unterthanen der beiderseitigen Länder, mit ihren Schiffen an den dem andern Theile gehörenden Küsten angekommen, nicht in den Hafen einlaufen oder, nachdem sie in denselben eingelaufen sind, nichts von der Ladung löschen wollen, so dürfen sie wieder abgehen und ihre Reise fortsetzen, ohne für Schiff und Ladung andern Rechten, Auflagen oder Lasten unterworfen zu sein als denen, welchen in demselben Falle auch die Fahrzeuge des eignen Landes unterliegen. Dabei versteht es sich inzwischen, daß sie sich allen auch für die nationalen Fahrzeuge jetzt oder künftig verbindlichen Vorschriften und Anordnungen in Bezug auf die Schifffahrt und die Plätze oder Häfen, welche sie etwa berühren, stets zu fügen haben und daß die Zollbeamten befugt sind, sie zu visitiren, an Bord zu bleiben, und die etwa erforderlichen Vorsichtsmaßregeln zur Verhinderung eines unerlaubten Verkehrs während des Verweilens der Schiffe in dem Bereiche ihrer amtlichen Wirksamkeit zu ergreifen.

Artikel 11.

Es ist ferner verabredet, daß die in die Häfen des andern Contrahenten eingelaufenen Schiffe je nach dem

Ver-

Verlangen des Capitains oder des Eigners befugt sind, blos einen Theil ihrer Ladung zu löschen und mit dem Reste ungehindert weiter zu gehen, in welchem Falle sie die Rechte und Abgaben nur von dem an Land gebrachten auf dem Ladungs-Manifeste bezeichneten und durchgestrichenen Theile zu entrichten haben, als welches Manifest bei der Zollbehörde des Orts, wo das Schiff anlegt, vollständig vorgelegt werden muß. Dagegen wird Nichts bezahlt für denjenigen Theil der Ladung, welchen das Schiff wieder mitnimmt, mit welchem, indem es mit diesem Theile seine Reise nach einem oder mehreren anderen Häfen desselben Landes fortsetzen und dort den Rest seiner Ladung, wenn sie aus Gegenständen besteht, deren Einfuhr erlaubt ist, gegen Bezahlung der darauf bezüglichen Rechte löschen oder auch nach irgend einem andern Lande gehen kann. Wohlverstanden jedoch, daß die auf den Schiffen selbst lastenden Rechte und Abgaben im ersten Hafen, wo sie die Ladung brechen oder einen Theil derselben löschen, zu berichtigen sind, wogegen denn keinerlei solcher Rechte und Abgaben in denjenigen Häfen desselben Landes, in welche die besagten Schiffe nachher einlaufen wollen, gefordert werden dürfen, insofern nicht etwa auch die nationalen Schiffe in demselben Falle weiteren Abgaben unterliegen sollten.

Artikel 12.

Jede der Hanseatischen Republiken und die Griechische Regierung sind befugt, für die gegenseitigen Territorien General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln und Consular-Agenten zu ernennen, welche nach Erlangung ihres Exequatur für ihre Personen sowohl hinsichtlich ihrer Amtsverrichtungen aller Rechte und Privilegien so

 wie

wie alles Schutzes und Beistandes gleich denen der am meisten begünstigten Nationen genießen.

Dabei versteht es sich inzwischen, daß wenn solche Rechte und Privilegien andern Nationen nur unter besonderen Bedingungen eingeräumt sind, die bezügliche Regierung sie ebenfalls nur gegen Erfüllung derselben Bedingungen ansprechen kann.

Artikel 13.

Besagte General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln und Consular-Agenten können wegen Verhaftung, Detention und Gefangennehmung der Deserteure von Kriegs- oder Kauffahrtheischiffen ihrer Länder die Hülfe der Ortsbehörden requiriren. Zu dem Ende haben sie sich an die zuständigen Behörden zu wenden und die obenerwähnten Deserteure schriftlich zu reclamiren, indem sie durch Mittheilung der Register oder Musterrollen oder durch andere amtliche Urkunden nachweisen, daß solche Individuen zu der erwähnten Mannschaft gehört haben; da denn auf eine dergestalt begründete Reclamation die Auslieferung nicht verweigert werden darf.

Die so verhafteten Deserteure werden zur Verfügung der besagten Consuln, Vice-Consuln oder Consular-Agenten gestellt und auf den Antrag und auf Kosten derer, welche sie reclamiren, in den öffentlichen Gefängnissen bewahrt, um auf die Schiffe zu welchen sie gehören oder auf andere Fahrzeuge derselben Nation gebracht zu werden. Würde diese Zurücksendung jedoch binnen zwei Monaten vom Tage der Verhaftung angerechnet nicht erfolgen, so sollen sie in Freiheit gesetzt und um der nämlichen Sache willen nicht von Neuem verhaftet werden. Hierbei versteht es sich gleichwohl, daß, falls der Deser-

Deserteur sich eines Verbrechens, eines Vergehens oder einer Polizei-Uebertretung schuldig gemacht haben sollte, seine Auslieferung bis nach gesprochenem und vollzogenem Urtheile des Gerichts, bei welchem die Sache anhängig ist, aufgeschoben werden kann.

Artikel 14.

Wenn ein Schiff des Einen der Hohen Contrahenten an der Küste des Andern strandet, scheitert, oder sonst Havarie leidet, so soll den schiffbrüchigen oder in Gefahr befindlichen Personen Hülfe und Beistand geleistet, und sollen sie mit Pässen zur Rückkehr in ihre Heimath versehen werden, die gestrandeten Schiffe und Güter, oder im Falle des Verkaufs deren Erlös, sollen, wenn die Reclamation binnen Jahr und Tag erfolgt, ihren Eigenthümern oder deren Vertretern gegen Entrichtung derjenigen Bergungskosten, welche in gleichem Falle die eigenen Schiffe des Landes zu bezahlen hätten, verabfolgt werden. Auch dürfen die Bergungsgesellschaften die Annahme ihrer Dienste nur in eben dem Falle und unter Beobachtung derselben Fristen, welche den Capitainen und Mannschaften des eigenen Landes zu statten kommen würden, verlangen. Die betreffenden Regierungen werden überdies darauf achten, daß jene Gesellschaften sich keine Vexationen oder Willkührlichkeiten erlauben.

Die besagten aus dem Schiffbruche geretteten Gegenstände und Güter sind nur, insofern über sie zum Verbrauch im Lande verfügt werden sollte, den Eingangsrechten unterworfen. Kiel und Takelage des gestrandeten Schiffes aber unterliegen auf keinen Fall einer Abgabe.

Ar-

Artikel 15.

Die Hohen Contrahenten verpflichten sich in ihren Staaten gegen jegliche als Seeräuber bekannte Personen so wie gegen alle des Zusammenhaltens mit ihnen oder der Mitschuld dabei überführte Einwohner die ganze Strenge der Gesetze anzuwenden. Alle Bürgern oder Unterthanen der Hohen Contrahenten gehörige Schiffe und Ladungen, welche die Seeräuber nehmen oder in die Häfen des einen oder andern Theils bringen, sollen den Eigenthümern oder deren gehörig legitimirten Bevollmächtigten, wenn sie die Identität beweisen, zurückgegeben werden. Ja selbst da, wo der reclamirte Gegenstand in der Hand eines der Gerichtsbarkeit der Hohen Contrahenten unterworfenen Dritten sein sollte, findet die Restitution statt, wenn es erwiesen ist, daß der Erwerber wußte oder wissen konnte, der Artikel rühre von Seeraub her.

Artikel 16.

Sollte einer der Hohen Contrahenten mit irgend einer Macht, Volk oder Staat in Krieg gerathen, so können die Bürger und Unterthanen des andern Theils nichts destoweniger ihre Handels- und Schifffahrtsverbindungen mit solchen Staaten, ausgenommen mit den etwa zu Lande oder zu Wasser belagerten oder blockirten Häfen fortsetzen. Gänzlich untersagt ist jedoch der Handel mit denjenigen Artikeln, welche im engsten völkerrechtlichen Sinne für Kriegscontrebande gelten. Auch ist man übereingekommen, daß Alles, was die kriegführende Partei mit andern Mächten zu Gunsten der neutralen Flagge verabredet haben oder künftig verabreden möchte, auch

auch unter den Hanseatischen Republiken und dem Königreiche Griechenland als Regel dienen soll.

Artikel 17.

Die Hohen Contrahenten, beseelt von dem Wunsche, ihren gegenseitigen Handel so viel wie möglich gegen alle Hemmungen zu schützen und nach den Grundsätzen der strengsten Gerechtigkeit zu verfahren, sind in Erwägung der zwischen ihren Ländern stattfindenden Entfernung und der daher erwachsenden Ungewißheit hinsichtlich etwaniger Ereignisse übereingekommen, daß, wenn ein dem einen Theile angehörendes Kauffahrtheischiff nach einem im Augenblicke seiner Abfahrt von dem andern Theile blockirten Hafen bestimmt sein sollte, ohne daß zur Zeit seiner Abfahrt aus den Häfen, wo es seine Ladung eingenommen oder die es unterweges berühre, die officielle Nachricht von der Blockade angekommen wäre, ein solches Schiff wegen einmaligen Versuchs, in besagten Hafen einzulaufen, weder aufgebracht noch condemnirt werden soll. Diejenigen Schiffe jedoch, welche, nachdem sie einmal von dem Blockade-Geschwader zurückgewiesen worden, während der Dauer der Blockade nochmals in denselben blockirten Hafen einzulaufen versuchen sollten, würden alsdann der Aufbringung und Condemnation unterliegen.

Artikel 18.

Obgleich die gegenwärtige Convention als den drei Republiken Lübeck, Bremen und Hamburg gemeinsam angesehen wird, so ist doch vereinbaret, daß zwischen deren selbstständigen Staaten keine Solidarität besteht und daß die Bestimmungen dieses Tractats, falls sie in Be-

treff einer derselben wegfallen würden, nichtsdestoweniger für die Uebrigen in voller Kraft bleiben sollen.

Artikel 19.

Gegenwärtiger Tractat soll zehn Jahre hindurch, vom Tage der Auswechselung der Ratificationen angerechnet, in Kraft verbleiben und wenn vor Ablauf der ersten neun Jahre keiner der Hohen Contrahenten dem Andern mittelst einer officiellen Note seine Absicht, denselben außer Wirksamkeit zu setzen, kund giebt, so bleibt der Tractat noch ein Jahr länger und sofort für alle Zukunft bis zwölf Monate nach erfolgter Kündigung in Kraft.

Artikel 20.

Gegenwärtiger Tractat soll von den Senaten der Hanseatischen Republiken und von Seiner Majestät dem Könige von Griechenland ratificirt und die Ratificationen binnen sechs Monaten oder wo möglich noch früher zu London ausgewechselt werden.

Des zur Urkunde haben die Bevollmächtigten der Hohen Contrahenten gegenwärtigen in Französischer Sprache abgefaßten Tractat unterschrieben und ihre Siegel beigedruckt.

Geschehen in duplo zu Athen den $\frac{31.\ \text{Mai}}{12.\ \text{Juni}}$ im Jahre des Heils Eintausend achthundert drei und vierzig.

(gez.) *P. Colquhoun* Dr. (gez.) *Pierre Delyanni.*
(L. S.) (L. S.)

Publicirt Bremen den 2. Juni 1847.

16. Bekannt-

16. Bekanntmachung wegen des im Staate Newyork zu bezahlenden Commutationsgeldes.

Dem Senate ist folgende Anzeige d. d. Newyork den 14. Mai 1847 eingegangen:

Ich habe heute die Ehre ihnen anzuzeigen, daß das Gesetz wegen des Commutations-Geldes (für den Staat Newyork) in Albani erschienen ist. Darnach muß man jetzt für jeden Passagier 1 $ per Kopf (nie mehr) bezahlen, und dem Capitain eines jeden Schiffes ist es, bei 75 $ Strafe für jede Auslassung, zur Pflicht gemacht, in der Liste seiner Passagiere, welche er dem Mayor der Stadt bei Ankunft einzureichen hat, aufzuführen: ob sich darunter Wahnsinnige, Blödsinnige, Taubstumme, Blinde oder Kränkliche, Schwächliche (infirm) befinden ohne Begleitung von Verwandten, die für deren Ernährung sorgen können und verantwortlich sind. Ist dies der Fall, so müssen für jede solche Person bonds von 300 $ gezeichnet werden, wodurch der Capitain die Garantie übernimmt, daß dieselbe während ihres hiesigen Aufenthalts, d. h. während der ersten 5 Jahre dem Staate von Newyork nicht zur Last fallen werden.

Bekannt gemacht durch die Inspection der Mäkler den 5. Juni 1847.

---

17. Polizeiliche Vorschriften wegen des Schützenfestes zu Oberneuland.

Wiederholung der Verordnung vom 7. Juni 1846. S. d. V. v. 1846. S. 37.

18. Verordnung, die Herabsetzung des Transitzolls einiger Güter betreffend.

Nachdem vermöge getroffener Vereinbarung des Senats und der Bürgerschaft eine Ermäßigung der bestehenden Abgaben von hier durchzuführendem Speditionsgute für nachstehende Güter, als:

> Tabacksblätter und Stengel in Fässern, rohe Baumwolle in Ballen oder Säcken, Wallfischthran in Fässern und Tonnen, Reis in Fässern und halben Fässern,

wenn dieselben hier durch in das Steuervereinsgebiet transitiren, dahin beschlossen worden, daß dieselben künftig, statt zum vollen Zollsatze nur zu einem Bruchtheile von $\frac{1}{4}$tel desselben oder der Centner mit Einem Groten zu verzollen sind;

so wird dieses hiedurch zur öffentlichen Kunde gebracht.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats am 9. und publicirt am 11. Juni 1847.

19. Ver-

19. Verordnung über die Einrichtung eines Reitweges auf der Chaussée nach Schwachhausen.

Der Beiweg an der rechten Seite der Pflasterbahn auf der Heerstraße nach Schwachhausen ist von jetzt an ausschließlich für Reiter bestimmt, weshalb alles Fahren auf demselben bei einer Geldstrafe von 36 Grote und nach Umständen schärferer Ahndung hiedurch verboten wird.

Bremen, am 28. Juni 1847.

Der Landherr am rechten Weserufer
J. D. Meier, Dr.

20. Bekanntmachung, den Verkehr mit Sierra Leone betreffend.

Dem hanseatischen General-Consul zu London ist unter dem 18. v. Mts. vom Königlich Großbritannischen Auswärtigen Amte die Mittheilung zugekommen, daß der Zollbehörde zu Sierra Leone die erforderliche Instruction ertheilt sei, fremde Schiffe, welche an der Bullom-Küste Afrikanische Produkte zur Ausfuhr eingenommen haben, durch den Hafen von Sierra Leone passiren zu lassen.

Bremen, den 4. Septbr. 1847.

In Auftrag des Senats:
Die Regierungs-Canzlei.
Breuls, Secr.

21. Polizei-Verordnung das Exerciren der Bürgerwehr auf dem Platze hinter dem Bahnhofe betreffend.

Die Polizei-Direction verordnet hiemit:

Während des Exercirens der Bürgerwehr auf dem hinter dem Bahnhofe belegenen Platze ist allen nicht zu derselben gehörenden Personen das Betreten dieses Platzes und des denselben umgebenden Erdwalls verboten.

Wer diesem Verbote, auf welches noch besonders die Jugend aufmerksam gemacht wird, zuwiderhandelt, hat nicht bloß nachdrückliche Bestrafung, sondern auch den Umständen nach sofortige Verhaftung durch die Bürgerwehr zu gewärtigen.

Bremen, den 11. September 1847.

Die Polizei-Direction.

---

22. Bekanntmachung über eine Ausloosung von Staatsschuldscheinen.

Da in Gemäßheit Rath- und Bürgerschlusses vom 23. April d. J. die Staatsobligationen künftighin aus den allgemeinen Tilgungsfonds mittelst Ausloosung zum Betrage der in jedem Termine disponiblen Fonds von der Schuldentilgungs-Deputation pari eingelöset werden sollen, so wird hiemit zur Anzeige gebracht, daß eine solche Ausloosung zum Betrag der jetzt für ein halbes Jahr disponiblen Gelder von den damit beauftragten Sub-Deputationen der Finanz- und Schuldentilgungs-Deputation in diesen Tagen Statt finden wird, und zwar aus den bereits im Jahre 1835 in das Loosungs-

fungsrad gelegten Nummern sämmtlicher älterer Staats-anleihen, weil über die Tilgungsweise der späteren Anleihe noch kein vollständiger Beschluß gefaßt ist, und wird dabei aus der obrigkeitlichen Bekanntmachung vom 13. Juli 1835 in Erinnerung gebracht:

daß die Nummern sammt der näheren Bezeichnung und dem Betrage der ausgelooseten Schuldbriefe öffentlich in den hiesigen Zeitungen und den Wöchentlichen Nachrichten bekannt gemacht und selbige als dadurch den Inhabern als Gläubigern gekündigt angesehen werden sollen; daß diese Kündigung mit einer Aufforderung an letztere verbunden werden wird, drei Monat nach dem Tage der ersten Bekanntmachung ihr Capital nebst den bis dahin verfallenen Zinsen gegen Einlieferung des Staatsschuldscheines und der noch nicht verfallenen Coupons bei der General-Casse in Empfang zu nehmen, — daß aber, wenn die Empfangnahme dann nicht erfolgt, mit dem Eintritte des angezeigten Zahltermins der fernere Zinsenlauf ohne weiteres aufhöre.

Bremen, am 18. September 1847.

Von Deputationswegen.

---

23. Verordnung wegen der Feier des auf den 22. Sept. fallenden Dank-, Buß- und Bet-Tages.

Wiederholung der in der G. d. B. von 1839. No. 6. S. 19. abgedruckten Verordnung.

---

24. Be-

24. Bekanntmachung, die Passage über U. L. Frauen-Kirchhof betreffend.

Die Passage zwischen der Kirche zu Unsrer Lieben Frauen und dem Stadthause über den dortigen Theil des Kirchhofes (ohne besonders ertheilte Erlaubniß der Behörde) bleibt nach wie vor, obgleich die bisher daselbst befindlich gewesenen Pfähle weggenommen worden sind, den Fuhrwerken und Reitern bei angemessener Strafe verboten.

Bremen, den 25. September 1847.

Die Polizei-Direction.

25. Publication der ausgeloos'ten Staatsschuldscheine.

Anzeige der ausgeloos'ten Schuldscheine und Aufforderung, den Betrag nach Ablauf der Kündigungsfrist einzuziehen. (Sept. 27. 1847.)

26. Polizeiliche Vorschriften für die Benutzung des neuen Ausladeplatzes am Torf-Canal.

1) Die in dem neuen Canalbassin ankommenden Schiffe müssen von dem neben der Brücke stehenden Pfahle aufwärts dicht neben einander so angelegt werden, daß hinter denselben ein genügender Raum zum Ab- und Zufahren bleibt; dieselben quer ans Bollwerk zu legen, ist nicht gestattet. Jedes Schiff muß mit einem

einem Führer versehen sein, indem es verboten ist, mehrere Schiffe hinter einander herschleppen zu lassen.

2) Die Schiffe sind an den in der Bollwerksmauer befindlichen Ringen zu befestigen und anzuschließen. Schiffe, welche leer treibend gefunden werden, sind anzuhalten und erst nach erlegter Ordnungsstrafe den Eigenthümern zurückzugeben. Bei stärkerer Fahrt sind die Führer entladener Schiffe gehalten, dieselben nach dem obern Theile des Löschplatzes zu verlegen, um den nachkommenden beladenen Schiffen, die dem Eingange des Bassins nähern, Plätze einzuräumen.

3) Für die Ein- und Ausladungen ist ausschließlich der an der östlichen Seite des Bassins mit einer Mauer eingefaßte Löschplatz bestimmt und jedes Anlegen oder Landen an der andern, den Bahnhof begränzenden Seite, jede Befestigung der Schiffe an demselben und das Betreten des Ufers bei angemessener Strafe streng untersagt.

4) Der in den Schiffen befindliche Torfmull und sonstiger Unrath darf nicht in das Bassin geworfen, sondern muß auf die östliche Seite des aufgehöheten Wagenplatzes gebracht und dort abgelegt und geebnet werden.

5) Der Transport der von den Schiffen angebrachten Gegenstände nach der Stadt und Vorstadt darf nur auf der vor dem Erheberhause am Torf-Canal vorbeiführenden Straße während der gesetzlichen Büreaustunden und unter gehöriger Anmeldung bei dem Erheber statt finden. Die Einführung auf jedem andern Wege wird als Defraude angesehn und geahndet.

6) Der auf Torfwagen vom Löschplatze eingeführte Torf wird nach dem Gemäße derselben verabgabt und

daneben

daneben von dem Transportführer das in der Verordnung vom 19. October 1818 festgesetzte Canalgeld entrichtet. Ohne vorgängige Benachrichtigung des Erhebers Torf aus mehreren Schiffen auf einen Wagen zu verladen, ist daher nicht stattnehmig und bei Vermeidung einer angemessenen Strafe untersagt.

7) Sonstige Frachtschiffer haben bei Vermeidung gleicher Strafe sich sofort nach ihrer Ankunft am Büreau zu melden und das Canalgeld sowie die Abgabe von mitgebrachten consumtionspflichtigen Gegenständen zu berichtigen.

8) Den Holz und Steine anbringenden Schiffern soll zwar ein Platz zum vorläufigen Aufsetzen dieser Gegenstände angewiesen werden; sie sind jedoch gehalten, dieselben zeitig und jedenfalls sofort nach desfalls erfolgender Aufforderung wegzubringen, widrigenfalls sie auf deren Kosten wegtransportirt und anderweitig gelagert werden sollen.

9) Nur solche Wagen, für welche ein Stellplatz am Ausladeplatze angewiesen worden, dürfen während der Geschäftszeit auch am Bassin aufgestellt werden, wenn sie aber beladen sind, nicht länger wie vom Abend bis zum andern Morgen. Anderweitigem Fuhrwerke ist das Verweilen am Canale nur so lange gestattet, als Zeit zu deren Beladen erforderlich ist.

10) Die Uebertretungen dieser Vorschriften werden von der Polizei-Direction auf desfallsige Anzeige der Consumtionsbeamten am Torf-Canale, welche auf deren genaue Befolgung zu achten haben und deren Weisungen daher unweigerliche Folge von den am Torf-Canale verkehrenden Personen zu leisten ist, mit angemessenen

Ord-

Ordnungsstrafen von 1 — 10 Rthlr. oder verhältnißmäßiger gefänglicher Haft geahndet werden.

Bremen, den 29. September 1847.

Im Auftrage des Senats.
Die Polizei-Direction.

---

27. Empfehlung der Deutschen Gesellschaft in New-Orleans durch die Inspection für das Auswanderungswesen.

Da die zu New-Orleans gestiftete Deutsche Gesellschaft unterm 21. Juni d. J. folgende Bekanntmachung erlassen hat:

„Die mannigfaltigen Schwierigkeiten, mit denen Einwanderer zu kämpfen haben und der Wunsch, ihnen ihr Fortkommen zu erleichtern, gaben Anlaß zur Stiftung unseres Vereins.“

„Unbekannt mit Sprache, Land und Sitten, mußten bisher die neuen Ankömmlinge häufig in die Hände von Dolmetschern fallen, denen nicht der Einwanderer Wohl, sondern nur der eigene Nutzen am Herzen lag.“

„Diesem Uebel abzuhelfen, ward den hier ansäßigen Deutschen zur Nothwendigkeit und Pflicht. Um ihren Zweck zu erreichen, errichteten sie

„die Deutsche Gesellschaft und deren Agentur.“

„Sie besolden einen thätigen und tüchtigen Mann, der bei den Einwanderern unentgeldlich die Stelle der bisherigen Dolmetscher und Mäkler versehen soll. Er steht ihnen mit Rath und That zur Fortsetzung ihrer Reise ins Innere bei und sucht Arbeit für die Hierbleibenden.“

„Die Gesellschaft geht von dem Grundsatze aus, daß ein Jeder für seinen Lebensunterhalt arbeiten muß. Sie reicht daher keine Geldunterstützungen, aber sie leistet ihre Dienste unentgeldlich.“

„Die Herren Schiffs-Rheder, Schiffs-Capitaine und auswärtige Emigranten-Mäkler können der Gesellschaft in der Erreichung ihres Zweckes auf vielerlei Weise beistehen und sich selbst manche Mühe ersparen. Um deren Mitwirkung zu erlangen, hat sich die Direction zu obigen Mittheilungen veranlaßt gesehen.“

„Sie knüpft daran die Bitte, daß insbesondere die Herren Capitaine sowohl vor wie während der Reise den Einwanderer auf das Bestehen der Gesellschaft und die Absicht ihrer Agentur aufmerksam machen wollen, und daß sie ihm nicht allein die Benutzung der letztern anempfehlen, sondern auch ihn gegen die voreilige Annahme der Dienste Anderer, die nur das eigene Interesse leitet, warnen möchten.“

„Die Gesellschaft sucht keinen Vortheil für sich selbst. Sie bietet ihre Dienste an: sie dringt sie nicht auf.“

so empfiehlt die unterzeichnete Inspection allen nach New-Orleans Auswandernden, welche des Raths und der Hülfe dort bedürfen und Gefahr vermeiden wollen, sich bei ihrer dortigen Ankunft an die Agentur der Deutschen Gesellschaft daselbst (St. Louisstraße Nr. 23) zu wenden.

Bremen den 13. October 1847.

Die Inspection
für das Auswanderungswesen.

—●●●●●●—

23.

28. u. 29. Proclam und Polizei-Bekanntmachung wegen der Feier des 18. Octobers.

Unterm 15. Octbr. wurden die desfallsigen, in der S. d. V. von 1839. Nr. 7. S. 20. und Nr. 8. S. 22. abgedruckten Verfügungen wieder publicirt.

30. Polizei-Vorschriften für die während des Freimarkts sich hier aufhaltenden Fremden.

Unterm 15. Octbr. Erneuerung der jährlich publicirten Vorschriften, zuletzt abgedruckt in der S. d. V. von 1835. Nr. 21. S. 96.

31. Polizeiliche Verordnung wegen der beginnenden Uebungs- und Arbeitszüge auf der Eisenbahn.

Da in diesen Tagen die Uebungs- und Arbeitszüge mit der Locomotive auf der Eisenbahn beginnen, so finden sich die unterzeichneten Behörden, durch deren Verwaltungsbezirk die Bahn führt, veranlaßt, vorbehältlich weiterer Verfügungen, hiedurch zu verordnen:

1) Das Uebergehen, Reiten, Fahren, überhaupt jede Art der Passage über die Bahn an andern Stellen als den bestimmt bezeichneten Wegübergängen, sowie alles Betreten des Eisenbahndammes und seiner Dossirung, ist auf das Strengste verboten. Namentlich wird in dieser Hinsicht auch Jedem eine gehörige Beaufsichtigung seines Viehs zur Pflicht gemacht.

2) Die Benutzung der Bahnübergänge ist jedoch nicht mehr gestattet, sobald die Barrieren (Bäume) geschlossen sind und ist die eigenmächtige Oeffnung einer Barriere verboten.

3) Den zur Aufsicht auf die Eisenbahn bestellten Beamten und Wärtern hat Jeder unbedingt die genaueste Folge zu leisten.

4) Gegen denjenigen, welcher diesen Anordnungen zuwider handeln sollte, wird mit angemessenen Geld- und Gefängnißstrafen verfahren, unter geeigneten Umständen aber der Uebertreter dem Criminalgericht zur Untersuchung und Bestrafung überwiesen werden, und hat derselbe außerdem in allen Fällen den von ihm verursachten Schaden zu erstatten.

Die unterzeichneten Behörden überlassen sich der Hoffnung, daß sie der Nothwendigkeit überhoben sein werden, solche Strafen zu erkennen, da es Jedem einleuchten muß, welche Gefahren für Leben und Gesundheit eine Nichtbeachtung der obigen Vorschriften herbeiführen kann.

Bremen, den 20. October 1847.

Die Polizei-Direction und der Landherr des Gebiets am rechten Weserufer.

---

32. Publication der Convention mit Frankreich, wegen gegenseitiger Auslieferung von Verbrechern.

Die nachstehende Convention zwischen Frankreich und Bremen wegen gegenseitiger Auslieferung von Verbrechern ist von den beiderseitigen Bevollmächtigten unter dem 10. Juli d. J. unterzeichnet und demnächst ratificirt.

Der Senat bringt daher diese in Französischer Sprache abgefaßte Uebereinkunft unter Beifügung einer Deutschen Uebersetzung ihrer Artikel, nachstehend zur öffentlichen Kunde, und befiehlt Denen, welche es angeht, in vorkommenden Fällen darnach zu verfahren.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats am 20. und publicirt am 25. October 1847.

Sa Majesté le Roi des Français
et
le Sénat de la Ville Libre et Anséatique de Brême

étant convenus de conclure une Convention pour l'extradition réciproque des Malfaiteurs, ont à cet effet muni de leurs pleins pouvoirs, savoir:

Sa Majesté le Roi des Français

le Sieur Auguste Marquis de Tallenay, Commandeur de l'ordre Royal de le Légion d'honneur, Grand Croix de l'ordre d'Isabelle la Catholique d'Espagne, Commandeur de l'ordre de St. Grégoire de Rome et de l'ordre de la Conception de Portugal, Officier de l'ordre de Léopold de Belgique, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire auprès des Cours Grand Ducales de Mecklenbourg-Schwerin, Mecklenbourg-Strelitz et d'Oldenbourg et près des Villes Libres et Anséatiques.

Et le Sénat de la Ville Libre et Anséatique de Brême

le Sieur Jean Charles Fréderic Gildemeister, Docteur en droit et membre du Sénat de Brême.

Lesquels après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, sont convenus des Articles suivants:

Art. 1er.

Les Gouvernemens Français et Brémois s'engagent par la présente Convention à se livrer réciproquement chacun, à l'exception de ses citoyens et habitants, les individus réfugiés de Brême en France ou de France à Brême, et poursuivis ou condamnés par les tribunaux compétens pour l'un des crimes ci-après énumérés.

L'ex-

L'extradition aura lieu sur la demande que l'un des deux Gouvernemens adressera à l'autre par voie diplomatique.

Art. 2e.

Les crimes à raison desquels cette extradition sera accordée, sont:

1° Assassinat, Empoisonnement, Parricide, Infanticide, Meurtre, Viol, Attentat à la pudeur consommé ou tenté avec violence.

2° Incendie.

3° Faux en écriture Authentique ou de Commerce et en écriture privée, y compris la contrefaçon des billets de banque et effets publics, mais non compris les Faux qui, dans le pays auquel l'extradition est demandée, ne sont point punis de peines afflictives et infamantes.

4° Fabrication et émission de fausse monnaie.

5° Contrefaçon des poinçons de l'Etat servant à marquer les matières d'or et d'argent.

6° Faux témoignage dans les cas où il entraine peine afflictive et infamante.

7° Vol, lorsqu'il a été accompagné de circonstances qui entrainent d'après la Législation des deux pays, l'application au moins de la peine de réclusion.

8° Soustractions commises par les Dépositaires publics mais seulement dans les cas où elles sont punis de peines afflictives et infamantes.

9° Banqueroute frauduleuse.

Art. 3e.

Tous les objets saisis en la possession d'un Prévenu, lors de son arrestation, seront livrés au mo-

moment où s'effectuera l'extradition ; et cette remise ne se bornera pas seulement aux objets volés, mais comprendra tous ceux qui pourraient servir à la preuve du Crime.

Art. 4e.

Si l'individu reclamé est poursuivi ou se trouve détenu pour un crime ou délit qu'il a commis dans le pays où il s'est réfugié, son extradition pourra être differée jusqu'à ce qu'il ait subi sa peine.

Dans les cas où il serait poursuivi ou détenu dans le même pays, à raison d'obligations par lui contractées envers des particuliers, son extradition aura lieu néanmoins, sauf à la partie lésée à poursuivre ses droits devant l'Autorité compétente.

Art. 5e.

L'extradition ne sera accordée que sur la production, soit d'un arrêt de condamnation soit d'un arrêt de mise en accusation ou autre acte judiciaire équivalent, c'est à dire, constatant les poursuites et faisant connaître la nature du crime qui lui est imputé.

Art. 6e.

Chacun des deux Gouvernemens contractants pourra, sur l'Exhibition d'un mandat d'arrêt décerné par l'Autorité compétente, demander à l'autre l'arrestation provisoire du prévenu ou du condamné dont il réclamera l'extradition. Cette arrestation ne sera accordée et n'aura lieu que suivant les règles prescrites par la Législation du pays auquel elle sera demandée.

L'étranger ainsi arrêté provisoirement sera remis en liberté si, dans les trois mois, la production des pièces mentionnées dans l'Art. 5 n'a pas eu lieu de la part du Gouvernement qui réclame l'extradition.

Art.

Art. 7e.

Si le Prévenu ou le Condamné n'est pas sujet de celui des deux Etats contractans qui le réclame, il ne pourra être livré qu'après que son Gouvernement aura été consulté et mis en demeure de faire connaître les motifs qu'il pourrait avoir de s'opposer à l'extradition.

Dans tous les cas le Gouvernement saisi de la demande d'extradition, restera libre de donner à cette demande la suite qui lui paraîtra convenable, et de livrer le Prévenu pour être jugé, soit à son pays natal, soit au pays où le crime aura été commis.

Art. 8e.

Il est expressément stipulé que le Prévenu ou le Condamné dont l'extradition aura été accordée, ne pourra être dans aucun cas, poursuivi ou puni pour aucun délit politique antérieur à l'extradition, ou pour aucun fait connexe à un semblable délit, ni pour aucun des crimes ou délits non prévus par la présente Convention.

Art. 9e.

L'extradition ne pourra avoir lieu si depuis les faits imputés, la poursuite ou la condamnation, la prescription de l'action ou de la peine est acquise d'après les Lois du pays où le Prévenu s'est réfugié.

Art. 10e.

Les frais auxquels auront donné lieu l'arrestation, la détention et le transport à la frontière des individus dont l'extradition aura été accordée, seront remboursés de part et d'autre, d'après les règlemens lé-

légaux et les tarifs existant dans le pays qui en fait l'avance.

Art 11e.

La présente Convention ne sera exécutoire que dix jours après sa publication.

Art. 12e.

La présente Convention continuera à être en vigueur jusqu'à l'expiration de six mois après déclaration contraire de la part de l'un des deux Gouvernemens.

Elle sera ratifiée et les ratifications en seront échangées dans le délai de six semaines ou plutôt si faire se peut.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention en Double et y ont apposé le sceau de leurs Armes.

Fait à Brême le 10 Juillet 1847.

(signé) *Gildemeister.* (L. S.) (signé) *Marquis de Tallenay.* (L. S.)

Uebersetzung.

Art. 1.

Die Französische und die Bremische Regierung verpflichten sich durch gegenwärtige Convention, diejenigen von Bremen nach Frankreich oder von Frankreich nach Bremen geflüchteten Individuen, welche wegen eines der nachstehenden Verbrechen von den zuständigen Gerichten ver-

verfolgt oder verurtheilt sind, einander, jedoch mit Ausnahme ihrer eignen Bürger und Einwohner, gegenseitig auszuliefern.

Die Auslieferung geschieht auf den von der einen Regierung an die andere auf diplomatischem Wege gerichteten Antrag.

Art. 2.

Die Verbrechen, hinsichtlich welcher diese Auslieferung statt findet, sind:

1) Mord, Vergiftung, Verwandtenmord, Kindermord, vorsätzliche Tödtung, Nothzucht, mit Gewalt unternommener oder versuchter Angriff auf die Schamhaftigkeit.
2) Brandstiftung.
3) Fälschung von amtlichen Handels- und Privaturkunden mit Inbegriff der Nachmachung von Bankzetteln und öffentlichen Effecten; unter Ausschluß dagegen solcher Fälschungen, auf welche in dem Lande, dem die Auslieferung zugemuthet wird, keine entehrende Leibesstrafen stehen.
4) Verfertigung und Emission falscher Münzen.
5) Nachmachung der zur Bezeichnung von Gold- und Silbersachen dienenden Staatsstempel.
6) Falsches Zeugniß, insofern eine entehrende Leibesstrafe darauf steht.
7) Diebstahl, wenn er von Umständen begleitet ist, die nach den Gesetzen beider Länder zum mindesten Zuchthausstrafe zur Folge haben.
8) Unterschlagung öffentlicher Gelder, jedoch nur insofern sie einer entehrenden Leibesstrafe unterliegt.
9) Betrüglicher Bankerott.

Art.

Art. 3.

Alle einem Angeschuldigten bei seiner Verhaftung abgenommenen Sachen werden bei seiner Auslieferung mit verabfolgt; und zwar befaßt diese Verabfolgung nicht bloß die entwandten Gegenstände, sondern Alles, was als Beweis des Verbrechens dienen kann.

Art. 4.

Ist Derjenige, dessen Auslieferung verlangt wird, wegen eines in dem Lande, wohin er sich geflüchtet hat, begangenen Verbrechens oder Vergehens in Untersuchung oder Haft, so kann die Auslieferung, bis er seine Strafe erlitten, verschoben werden.

Sollte er in demselben Lande wegen Verpflichtungen, die er gegen Privatpersonen eingegangen, belangt oder in Haft sein, so findet die Auslieferung nichts desto weniger statt; doch bleibt es dem verletzten Theile unbenommen, sein Recht vor der zuständigen Behörde zu verfolgen.

Art. 5.

Die Auslieferung geschieht nur auf den Grund eines die Verurtheilung oder die Versetzung in den Anklagestand aussprechenden Erkenntnisses oder irgend einer andern gleichbedeutenden gerichtlichen Urkunde, das heißt einer solchen, welche die Thatsache der gerichtlichen Verfolgung constatirt und die Beschaffenheit des dem Auszuliefernden vorgeworfenen Verbrechens näher angiebt.

Art. 6.

Jede der beiden contrahirenden Regierungen kann gegen Vorzeigung eines von der zuständigen Behörde erlassenen Haftbefehls von der andern die vorläufige Ver-

Verhaftung des auszuliefernden Angeschuldigten oder Verurtheilten verlangen.

Diese Verhaftung wird indeß nur zugestanden und findet nur statt in Gemäßheit der in der Gesetzgebung des requirirten Landes vorgeschriebenen Regeln.

Der solchergestalt vorläufig zur Haft gebrachte Fremde wird, wofern nicht innerhalb dreier Monate von Seiten der die Auslieferung nachsuchenden Regierung die im Art. 5 erwähnten Urkunden beigebracht sind, wieder in Freiheit gesetzt.

Art. 7.

Ist der Angeschuldigte oder Verurtheilte nicht Unterthan desjenigen unter den beiden contrahirenden Staaten, welcher ihn reclamirt, so findet die Auslieferung nur statt, nachdem seine Regierung deshalb zu Rath gezogen worden und es unterlassen hat, ihre etwaigen Gründe gegen die Auslieferung zu rechter Zeit zu erkennen zu geben.

Jedenfalls bleibt es der Regierung, an welche das Auslieferungsgesuch gerichtet ist, überlassen, demselben die ihm angemessen scheinende Folge zu geben, und den Angeschuldigten zum Behuf der Aburtheilung entweder seinem Vaterlande oder dem Lande, wo das Verbrechen begangen ist, auszuliefern.

Art. 8.

Es ist ausdrücklich vereinbart, daß der Angeschuldigte oder Verurtheilte, dessen Auslieferung bewilligt worden, in keinem Falle wegen irgend eines der Auslieferung vorhergegangenen politischen Verbrechens oder einer damit in Verbindung stehenden Handlung, noch wegen irgend welcher Verbrechen oder Vergehen, die in gegen=

gegenwärtiger Convention nicht vorgesehen worden, verfolgt oder bestraft werden soll.

Art. 9.

Die Auslieferung findet nicht statt, wenn seit den schuldgegebenen Thatsachen, der Verfolgung oder der Verurtheilung das Verbrechen oder die Strafe nach den Gesetzen des Landes, wohin der Angeschuldigte sich geflüchtet hat, verjährt ist.

Art. 10.

Die hinsichtlich der Individuen, deren Auslieferung bewilligt worden, für die Verhaftung, die Gefangenhaltung und den Transport an die Grenze aufgewandten Kosten werden nach den in dem Lande, welches sie vorschießt, bestehenden gesetzlichen Anordnungen und Tarifen gegenseitig erstattet.

Art. 11.

Gegenwärtige Convention tritt erst zehn Tage nach ihrer Bekanntmachung in Wirksamkeit.

Art. 12.

Gegenwärtige Convention bleibt bis zum Ablauf von sechs Monaten nach der von einer der beiden Regierungen erfolgten Kündigung in Kraft.

Binnen sechs Wochen oder wo möglich noch früher sollen ihre Ratificationen verfügt und ausgewechselt werden.

Des zur Urkunde u. s. w.

---

33. Verordnung des Amts Bremerhaven wegen der Aufnahme und Beköstigung von Auswanderern daselbst.

Da es für zweckmäßig erachtet worden, einige nähere Vorschriften über das Maß desjenigen zu erlassen, was Auswanderern zu gewähren oder zu leisten ist, welche von Schiffsexpedienten vor der Einschiffung im hiesigen Hafenorte untergebracht werden, so wird hierdurch im Auftrage des Senats das folgende verordnet.

§. 1.

Die zur Aufnahme der Auswanderer bestimmten Locale müssen so beschaffen sein, daß sie sich zu diesem Zwecke eignen, sie müssen sich im wohnlichen Zustande befinden, die erforderliche Höhe und gedielte Fußböden besitzen, mit bequemen Zugängen, genügenden und gehörig zu öffnenden Fenstern, in welchen überdies bei größeren Räumen Ventilatoren anzubringen sind, und im Winter mit Oefen versehen sein. Die Unterbringung der Auswanderer auf Bodenräumen im Dache und in feuchten Localen kann nicht gestattet werden.

§ 2.

Damit einer Ueberfüllung der Locale vorgebeugt werde, wird festgesetzt, daß für jede Person ohne Unterschied des Geschlechtes und Alters außer den Schlafstellen 5 []Fuß nutzbare Bodenfläche frei bleiben und, daß, die Schlafstellen betreffend, deren in höheren Localen zwei Reihen über einander eingerichtet werden können, jede einzelne bei 6 Fuß Länge, wenn sie für 4 oder mehr Personen bestimmt ist, für eine jede derselben 1½ Fuß sonst aber 2 Fuß Breite gewähren müsse. Hier-

Hiernach ist die Anzahl der aufzunehmenden Auswanderer zu bemessen; damit aber der Raum auf andere Weise nicht beengt werde, muß für das Gepäck ein anderer, passender, trockener und sicherer Lagerraum vorhanden sein und angewiesen werden. Das Aufstellen von Kisten und Koffern rc. in den zum Wohnen bestimmten Localen ist den Auswanderern nicht zu gestatten, und nur die zum täglichen Gebrauche dienenden kleineren Reiseeffecten, welche Tags über in den Schlafstellen Platz finden, dürfen zugelassen werden.

§. 3.

Mit den nöthigen Betten, Matratzen oder Strohsäcken und Decken so wie mit Speise- und Trink-Geschirren und Geräthen müssen die Auswanderer sich selbst vesehen, dagegen haben die Wirthe für die erforderliche Anzahl Tische und Bänke oder Sessel und für deren zweckmäßige Anordnung in den zum Wohnen bestimmten Localen Sorge zu tragen, desgleichen für Heizung und für Erleuchtung solcher Locale und zwar bis Abends 9 Uhr, insbesondere auch für die tägliche Lüftung so wie für die gehörige Reinigung derselben sowohl als ihrer Zugänge.

§. 4.

Bei jedem Hause, in welchem Auswanderer untergebracht werden sollen, muß die erforderliche Anzahl zweckmäßig eingerichteter und stets reinlich zu erhaltender Abtritte vorhanden sein, und haben die Wirthe darauf zu achten, daß sie von den Auswanderern gehörig benutzt werden. Jede Verunreinigung der Straßen, Plätze, Höfe, Gärten, Ländereien rc. rc. soll mit angemessener Geld- oder Gefängnißstrafe unnachsichtlich bestraft wer-

werden. Eltern sind für ihre kleineren Kinder selbst verantwortlich.

§. 5.

Wer die Beköstigung der Auswanderer übernimmt, hat Speisen und Getränke in hinlänglicher Menge und von der erforderlichen Beschaffenheit und Güte alle Zeit pünktlich an dieselben verabfolgen zu lassen, er hat sich dabei zwar im allgemeinen nach den Vorschriften der obrigkeitlichen Verordnung vom 21. Mai 1847 §. 36 in Betreff der Verproviantirung der Schiffe zu richten, allein statt gesalzenen Fleisches ist in der Regel frisches, statt hartgebackenen Brotes stets weiches zu liefern.

§. 6.

Diese Verordnung, welche in jedem Locale, das zur Unterbringung von Auswanderern benutzt wird, während der ganzen Zeit ihres Aufenthaltes angeheftet sein muß, tritt sofort in Kraft, insofern sie aber Vorschriften enthält, die noch nicht in Anwendung gekommen sind, behält das Amt sich vor, hinsichtlich derjenigen Häuser, in welchen sich gegenwärtig bereits Auswanderer untergebracht befinden, in Beziehung auf diese auf desfallsige Vorstellungen der Wirthe das Geeignete zu verfügen und anzuordnen, dafern einzelnen jener Vorschriften nicht sofort vollständig nachgekommen werden kann.

Die Polizei-Beamten sind angewiesen, auf die genaue Befolgung der in dieser Verordnung enthaltenen Vorschriften zu achten, und jede Uebertretung zur Anzeige zu bringen, auch steht es selbstredend den Auswanderern zu, geeigneten Falles selbst Beschwerde zu führen,

es

es wird aber dagegen erwartet, daß sie nichts in Anspruch nehmen, was ihnen nicht zugestanden werden kann.

Bremerhaven, 28. October 1847.

Das Amt der freien Hansestadt Bremen.

J. D. Thulesius, Dr.

---

34. Publication der Bahnordnung für die Hannover-Bremer Eisenbahn.

In Beziehung auf die bevorstehende Eröffnung des Betriebes der Hannover-Bremer Eisenbahn wird hiedurch vom Senate in Gemäßheit der mit der Königlich Hannoverschen Regierung deshalb getroffenen Uebereinkunft für diese Bahn die nachstehende Bahnordnung zur allgemeinen Nachachtung bekannt gemacht:

I.

Vorschriften zum Schutze der Eisenbahn und des Verkehrs auf derselben.

§. 1. Das Gehen, Reiten und Fahren auf der Eisenbahn, auf den Böschungen, in den Gräben und in der Nähe der äußern Grabenkante, sowie auf den der allgemeinen Benutzung nicht offen gestellten Theilen der Bahnhöfe, ist verboten. Die Bahn darf von Menschen, Thieren und Wagen nur auf den Wege-Uebergängen, und auch auf diesen nur dann überschritten werden, wenn die zum Verschlusse dieser Uebergänge vorhandenen Anlagen geöffnet sind.

§. 2. Gleichfalls verboten ist das Treiben des Viehes in den Gräben und Böschungen der Bahn und an anderen Stellen derselben, als auf solchen, welche für das Uebertreiben des Viehes als Uebergänge angelegt sind.

§. 3. Auf den Uebergangswegen und den Rampen (Appareillen) derselben darf nicht verweilt und nicht schneller als im Schritt gefahren werden.

§. 4. Es darf ferner nicht über die Uebergänge gefahren oder Vieh getrieben werden, nachdem das Herannahen eines Wagenzuges oder einzelner Dampfwagen (Locomotiven) von dem Führer derselben oder von einem Bahnbeamten durch Zeichen oder Wort angekündigt ist.

§. 5. Die zur Befriedigung der Bahn und Bahnhöfe und zur Sicherung der Uebergänge angelegten Schranken und sonstige Verschluß-Anlagen dürfen nicht bestiegen und nicht eigenmächtig eröffnet werden.

§. 6. Jede die Ordnung und Sicherheit auf der Bahn bezielende Verfügung eines Bahnbeamten (§. 26) muß von den auf oder neben den Bahnen befindlichen Personen unverzüglich befolgt werden.

§. 7. Uebertretungen einer der vorstehenden Bestimmungen sind mit Geldstrafe bis zu zehn Thalern oder mit Gefängniß bis zu acht Tagen zu ahnden.

§. 8. Beschädigungen der Bahn und der dazu gehörenden Anlagen an Gebäuden, Gräben, Wasserzügen, Brücken, Befriedigungen, ferner Beschädigungen der Betriebsmittel an Maschinen, Wagen u. s. w., Verstopfungen von Durchlässen oder Wasserzügen, Hinaufwerfen oder Hinauflegen von Holz, Steinen oder anderen hindernden Gegenständen auf die Bahn sind nach

den

den Bestimmungen der allgemeinen Criminal- oder Polizei-Strafgesetze zu ahnden.

II.

Vorschriften zur Sicherung des der Bahn benachbarten Eigenthums.

§. 9. Getreide, Stroh, Heu, Flachs und sonstige leicht feuerfangende Gegenstände dürfen innerhalb zwei Ruthen, von der Kante der Bahndämme angerechnet, auf offener Straße oder im freien Felde nicht angehäuft werden.

§. 10. Gebäude, welche innerhalb zehn Ruthen von der Bahn aufgeführt werden, dürfen mit Stroh-, Rohr- oder Schindeldächern nicht gedeckt werden.

§. 11. Uebertretungen der vorstehenden Bestimmungen sind mit der im §. 7 festgesetzten Strafe zu ahnden.

III.

Vorschriften für die Eisenbahn-Beförderung.

§. 12 Auf den Bahnhöfen, auf welchen neue Züge geordnet werden, soll die Zeit, wo der Einsteigeplatz geöffnet ist, durch einmaliges Läuten der Glocke angedeutet werden. Diese Oeffnung soll zehn Minuten vor der Abfahrt Statt finden.

Es müssen hierauf die mit einem Billet zur nächsten Fahrt versehenen Personen, nach Anweisung der Bahnbeamten, ihre Plätze in den Wagen einnehmen. Jeder Reisende hat sich gefallen zu lassen, in denjenigen Wagen seinen Platz angewiesen zu erhalten, welche vorzugsweise für die Richtung seiner Reise oder für die Station,

auf welcher er absteigen will, bei Anordnung des Zuges oder später auf einer Station während der Fahrt bestimmt worden sind.

Fünf Minuten vor dem Abgange ist zum zweiten Male zu läuten und sogleich der zu den Wagen führende Eingang wieder zu schließen.

Sobald mit dem Schlage der zur Abfahrt bestimmten Stunde zum dritten Male geläutet wird, haben die Zugführer und Schaffner sofort die Thüren der Wagen zu schließen und ihre Plätze auf denselben einzunehmen. Der Zugführer hat dem den Dampfwagen führenden Maschinisten ein Zeichen zu geben, worauf der Zug sich in Bewegung setzen muß und jedes fernere Besteigen der Wagen verboten ist.

§. 13. Das Anhalten unterweges ist nur an den im Voraus hiezu bestimmten Orten gestattet. Letztere sind entweder solche, an welchen alle Reisenden aussteigen dürfen:

Stationen.

oder solche, wo nur die nicht weiter fahrenden Passagiere austreten:

Anhaltestellen.

Die Aufnahme der Reisenden findet an beiden Orten Statt.

Es ist sowohl in den Fahrplänen, als auch durch eine ausgehängte Tafel am einzelnen Orte selbst bekannt gemacht, welcher Ort als Station und welcher als Anhaltestelle gilt.

Auch soll bei Ankunft des Zuges an einer Station durch Bahnbeamte der Namen der Station ausgerufen werden.

§. 14.

§. 14. Bei der Ankunft auf einer Station öffnen die Wagenbeamten, sobald der Wagen still steht, nach der zum Aussteigen bestimmten Seite die Thüren derjenigen Wagen, welche für die bis zu dieser Station Reisenden bestimmt worden sind. Die Thüren der übrigen Wagen werden nur auf Verlangen geöffnet.

§. 15. Auf allen Zwischenstationen soll zwei Minuten vor dem Abgange zum ersten und um die zum Abgange bestimmte Zeit zum zweiten Male geläutet werden. Mit diesem letztern Zeitpunkte ist, so wie im §. 12 wegen Schließung der Wagenthüren u. s. w. bestimmt ist, zu verfahren.

Dem Stationsvorstande soll auch überlassen sein, wenn das Abfertigungsgeschäft vollbracht ist, mit Abkürzung jener Zwischenzeiten den Zug früher wieder in Bewegung setzen zu lassen.

§. 16. An den Anhaltestellen steigen nur diejenigen Reisenden ab, welche nicht weiter mitfahren. Die übrigen dürfen in der Regel den Wagen nicht verlassen und verlieren jedenfalls das Recht weiter zu fahren, wenn sie vor dem Zeichen des Zugführers zur Abfahrt ihre Plätze noch nicht eingenommen haben.

Auf den Anhaltestellen wird niemals länger angehalten, als das Abfertigungsgeschäft an Zeit erfordert.

§. 17. Auf den Zwischenstationen und den Anhaltestellen ist durch öffentlichen Anschlag bekannt gemacht, zu welcher Zeit der Wagenzug frühestens ankommt.

Wer nach diesem Zeitpunkte beim Eintreffen des Wagenzuges nicht zum sofortigen Einsteigen bereit ist, verliert das Recht zum Mitfahren.

Das

Das Eintreffen des Wagenzuges soll auf den Stationen, sobald derselbe sichtbar ist, durch einmaliges Läuten bezeichnet werden.

§. 18. Sollte wegen eintretender Hindernisse außerhalb einer Station längere Zeit angehalten werden müssen, so kann den Reisenden das Aussteigen gestattet werden. Sie müssen aber alsdann, sobald ein dreimaliges Ertönen der Dampfpfeife anzeigt, daß der Wagenzug zur Weiterfahrt bereit ist, sofort wieder ihre Plätze einnehmen, widrigenfalls sie des Rechts zur Mitfahrt verlustig sind.

§. 19. Es soll auf jedem größern Bahnhofe eine öffentlich sichtbare, auf den Zwischenstationen wenigstens im Zimmer des Einnehmers eine Uhr vorhanden sein, nach welcher die Eisenbahn-Beförderung geleitet wird und welche für die Reisenden maßgebend ist.

Für stattfindende Nachtfahrten müssen die öffentlich sichtbaren Bahnhofsuhren erleuchtet sein.

§. 20. Die Reisenden dürfen sich nicht aus den Wagen hinauslegen, auch dieselben zum Ein- und Aussteigen nicht selbst öffnen, sie müssen vielmehr das Oeffnen den Wagenbeamten überlassen und dürfen nicht eher ein- und aussteigen als bis der Zug völlig still steht.

§. 21. Das Betreten des innern Raumes der Bahnhöfe, wo sich die Schienengleise befinden, ist den Reisenden untersagt.

§. 22. Die Reisenden dürfen Hunde und andere Thiere in den Personenwagen nicht mit sich führen.

§. 23. Das Tabackrauchen ist in allen Wagen-Classen gestattet. Auf Verlangen sollen indeß den Reisenden erster und zweiter Classe Coupés angewiesen werden, in denen nicht geraucht werden darf.

§. 24.

§. 24. Reisende, welche sich unanständig betragen oder betrunken sind, welche den zur Aufrechthaltung der Ordnung ertheilten Vorschriften oder den dienstlichen Anordnungen der Bahnbeamten keine Folge leisten, welche ohne Fahrbillet oder im Besitz eines unrichtigen der Verkürzung des Fahrgeldes sich verdächtig machen, können vorbehältlich der sonst verwirkten Strafen durch die Bahnbeamten von der Mit- und Weiterreise zurückgewiesen werden. Auf Rückzahlung des schon gezahlten Personengeldes haben die von der Reise Ausgeschlossenen keinen Anspruch.

Personen, deren Nähe die Mitreisenden belästigen würde, sollen zum Mitfahren nicht zugelassen werden.

§. 25. Auf allen Stationsorten soll ein Auszug aus den vorstehenden Bestimmungen stets angeschlagen sein.

IV.

Vorschriften wegen Ausübung der Bahnpolizei.

§. 26. Für die Ordnung und Sicherheit auf der Bahn, auf den Bahnhöfen und während der Bahnfahrten haben die Bahnbeamten (Bahnhofsbeamten, Einnehmer, Schaffner, Bahnmeister, Bahnwärter, Thürwärter) zu sorgen.

§. 27. Die Bahnbeamten müssen bei ihren Dienstverrichtungen jederzeit dienstmäßig gekleidet sein.

§. 28. Jeder Bahnbeamte wird rücksichtlich seiner Dienstobliegenheiten mit einer Dienstanweisung versehen und eidlich verpflichtet werden.

§. 29. Glaubt Jemand sich über einen Bahnbeamten beschweren zu können, so hat er seine Beschwerde entweder bei dem Vorgesetzten desselben anzubringen oder

in

in ein dazu bestimmtes Buch, welches auf jedem Bahnhofe ausgelegt sein soll, mit Genauigkeit einzutragen.

§. 30. Ist ein strafbares Vergehen verübt, so muß dasselbe durch die Bahnbeamten baldthunlichst bei der zuständigen Obrigkeit zur Anzeige gebracht werden.

§. 31. Amtliche Anzeigen der beeidigten Bahnbeamten haben die nach den Gesetzen den Berichten der Polizeibeamten zustehende Beweiskraft.

§. 32. Alle Polizeibediente haben die von ihnen wahrgenommenen Vergehen gegen diese Bahnordnung zunächst der Bahnverwaltung mitzutheilen, in eiligen Fällen aber unmittelbar der zuständigen Obrigkeit anzuzeigen.

Auch haben sie einem jeden Bahnbeamten auf dessen Ansuchen den erforderlichen Beistand behuf Ermittelung oder Festnehmung und Vorführung des Frevlers zu leisten.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats am 5. und publicirt am 8. November 1847.

---

35. Aufforderung zu Beiträgen für das Armen-Institut für 1848.

Die Aufnahme der Einzeichnung milder Gaben für unser Armen-Institut, um dessen Fortdauer auch für das kommende Jahr zu sichern, wird von Seiten der Mitglieder der Diaconien

am Dienstage den 16. November

eröffnet werden.

Mit dieser Anzeige die dringende Aufforderung zu verbinden, den Ertrag dieser segensreichen Bemühungen durch willige und reichliche Gaben entgegenkommend zu unterstützen, muß der Senat um so unerläßlicher achten, als

als die Nothwendigkeit dazu unverkennbar sich herausstellt. Ist auch die Zeit der schweren Theurung der ersten Lebensbedürfnisse, welche drückend auf uns lastete, durch die gnädige Fügung des Herrn glücklich überstanden, so dauern doch ihre Nachwehen noch fort in den zerrütteten Verhältnissen mancher Familien, denen sie die letzten Anstrengungen und die Opfer selbst des Unentbehrlichsten gekostet hat, und die daher jetzt bei dem ersten eintretenden Bedürfnisse nothgedrungen dem Institute sich zuwenden müssen. Schwer aber, wo nicht unmöglich, wird es Diesem fallen, den so gesteigerten Ansprüchen ausreichend zu genügen, da die unabweislichen Bedürfnisse der jüngst vergangenen Zeit, ungeachtet der dankbar erkannten außerordentlichen Beihülfen unserer Mitbürger vom Armen-Institute Aufwendungen und Opfer erheischten, welche dessen Mittel fast erschöpft haben.

Mit um so größerer Zuversicht aber muß die Verwaltung darauf bauen, durch das Resultat der Einzeichnung sich in den Stand gesetzt zu finden, den für die nächste Zukunft, wo der Erwerb der arbeitenden Classen zu stocken beginnt und der Winter seine Beschwerden und größern Bedürfnisse geltend macht, vorauszusehenden mannigfachen Ansprüchen begegnen zu können. Der Senat aber vertraut, daß diese Zuversicht sich in jeder Hinsicht bewähren und der Segen des Höchsten die vorzunehmende Sammlung begleiten werde.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats den 10. und publicirt am 14. November 1847.

36. Verordnung über einige Aenderungen wegen der Thorsperre.

Nachdem der Senat einige abändernde Bestimmungen in Betreff der Thorsperre mit der Bürgerschaft vereinbart hat, verordnet Er hiemit das Folgende:

1.

Der Anfang der Thorsperre und die Oeffnung der Thore findet in Gemäßheit der dieser Verordnung beigefügten Tabelle statt.

An den Tagen jedoch, an welchen Bahnzüge des Morgens früher als die bestimmte Oeffnungszeit abgehen, werden alle Thore schon eine Stunde vor der zum Abgange des Bahnzugs festgesetzten Zeit geöffnet.

2.

Die bisherige Einrichtung, wonach die Thore vom 1. September bis zum 31. März an den Werktagen für Fußgänger noch eine halbe Stunde nach Eintritt der Thorsperre geöffnet bleiben, ist aufgehoben.

3.

Die Entrichtung des Sperrgeldes für Pferde hört auf, und haben daher alle zu Wagen oder zu Pferde die Thore passirenden Personen nur für sich Sperrgeld zu erlegen. Bei den Wagen sind indeß auch die Führer derselben von Entrichtung des Sperrgeldes frei.

4.

Die mit den Bahnzügen ankommenden Personen erhalten unentgeldlich Marken, welche sie beim Einpassiren ins Thor statt des Sperrgeldes an den Erheber abzugeben haben.

Diese

Diese Marken sind nur für die vorgedachten Personen und nur für den Abend, an welchem sie ausgetheilt sind, gültig, und wird ein Mißbrauch mit denselben mit angemessener Strafe geahndet werden.

5.

Die Bahnhofsbeamten und alle sonst bei dem Bahnhofe und der Eisenbahn Angestellte und Bedienstete sind, wenn sie mit ihrer Dienstkleidung oder einem sie in ihrer Eigenschaft legitimirenden Abzeichen versehen sind, von Entrichtung des Sperrgeldes befreit.

Im Uebrigen bleiben die wegen der Thorsperre bestehenden Vorschriften unverändert, und beträgt daher auch ferner das Sperrgeld während der ersten Stunde nach Anfang der Sperrzeit zwei Groten, von da an bis zwölf Uhr drei Groten und während der mit zwölf Uhr eintretenden Nachtsperre sechs Groten.

Diese Verordnung tritt mit dem 1. December d. J. in Kraft.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats am 17. und bekannt gemacht am 22. November 1847.

Tabelle

Tabelle der Thorsperre.

		Morgens Oeffnung.	Abends Sperre.
Januar	1—31	6 Uhr.	7 Uhr.
Februar	1—14	6 "	7 "
"	15—28 (29)	5½ "	7 "
März	1—15	5 "	7½ "
"	16—31	4½ "	8 "
April	1—15	4 "	8 "
"	16—30	4 "	8½ "
Mai	1—15	4 "	9 "
"	16—31	3½ "	9½ "
Juni	1—30	3½ "	10 "
Juli	1—15	3½ "	9½ "
"	16—31	4 "	9 "
August	1—15	4 "	8½ "
"	16—31	4 "	8 "
September	1—15	4½ "	8 "
"	16—30	5 "	7½ "
October	1—31	5½ "	7 "
November	1—30	6 "	7 "
December	1—31	6 "	7 "

37. Polizeiliche Warnung, die Benutzung der öffentlichen Brunnen zu gewerblichen Zwecken betreffend.

Vielfache Beschwerden darüber, daß die öffentlichen Brunnen zu gewerblichen Zwecken auf eine unmäßige Weise dergestalt benutzt werden, daß dieselben ihre nächste Bestimmung, dem Bedarf für die Haushaltungen und für häusliche Zwecke überhaupt zu genügen, nicht er-

füllen

füllen können, veranlassen die unterzeichnete Behörde, hiemit die Gewerbtreibenden vor solchem Mißbrauch unter der Bemerkung zu warnen, daß ihnen auf eingehende Anzeige oder Klage der Betheiligten, sofern diese sich begründet erweisen sollte, die fernere Benutzung öffentlicher Brunnen zu gewerblichen Zwecken werde gänzlich untersagt werden.

Bremen, am 22. Novbr. 1847.

Die Polizei-Direction.

---

38. Verbot der Benutzung der Grandbahn auf dem Walle für schweres Fuhrwerk.

Da die Erfahrung ergeben hat, daß die neben der Baumreihe angelegte Grandbahn auf dem Walle durch das schwere Fuhrwerk sehr leidet, so findet sich die Polizei-Direction veranlaßt, hiedurch zu verordnen:

daß allen Lastwagen, sofern sie mehr oder minder beladen sind, mögen dies Frachtwagen, Torfwagen, Schlachtwagen oder welcher Art sonst sein, das Fahren auf der gedachten Grandbahn des Walles bei einer Geldstrafe von 36 Groten und den Umständen nach Gefängnißstrafe von jetzt an verboten, und solchen Wagen das Fahren nur auf dem vor den Häusern hergehenden mit Steinen gepflasterten Wege erlaubt sei.

Bremen, den 2. December 1847.

Die Polizei-Direction.

39.

39. Publication des Vertrags mit dem Königreiche Hannover über die Anlegung einer Eisenbahn von Hannover nach Bremen vom 14. April 1845.

Der Senat hat in Erwägung gezogen, daß der zwischen dem Königreiche Hannover und der freien Hansestadt Bremen am 14. April 1845 abgeschlossene und hierauf ratificirte Staats-Vertrag, die Anlegung einer Eisenbahn von Hannover nach Bremen betreffend, mehrere Bestimmungen befaßt, welche einer öffentlichen Bekanntmachung bedürfen.

Es sind deshalb von diesem Staats-Vertrage, — welcher übrigens durch eine spätere Uebereinkunft einige Abänderungen, jedoch nur in Betreff der Bahnstrecke von Hannover nach Wunstorf und der dortigen Bahnhöfe, erhalten hat, — Abdrücke veranstaltet, welche in der Senats-Buchdruckerei ausgegeben werden, und ist daher jener Vertrag zur allgemeinen Nachachtung hiemit für publicirt zu erachten.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats den 1. und bekannt gemacht den 6. December 1847.

Vertrag

zwischen Seiner Majestät dem Könige von Hannover und der freien Hansestadt Bremen,

die Anlegung einer Eisenbahn von Hannover nach Bremen betreffend.

In weiterer Verfolgung des durch Art. XVI. des Staats-Vertrages vom 11. Januar 1827 vorgesehenen Zwecks,

Zwecks, das gemeinsame Handelsinteresse durch vermehrte, verbesserte und erleichterte Verbindungswege zu fördern, haben Seine Majestät der König von Hannover und die freie Hansestadt Bremen eine Eisenbahn von Hannover nach Bremen für gemeinschaftliche Rechnung beider Staaten zur Ausführung zu bringen beschlossen, und hierüber, nachdem wegen der Vorarbeiten zu dieser Eisenbahn-Anlage das Erforderliche bereits durch eine vorläufige Uebereinkunft vom 17. October 1843 festgesetzt worden, Verhandlungen eröffnen lassen, auch für diesen Zweck zu Commissarien ernannt:

Seine Majestät der König von Hannover

Allerhöchst Ihren Oberfinanzrath Franz Georg Carl Albrecht, Mitglied des Guelphen-Ordens vierter Classe, und

Allerhöchst Ihren Regierungsrath Carl Ludwig Rudolph Hoppenstedt, Mitglied des Guelphen-Ordens vierter Classe, Ritter des Königlich Preußischen rothen Adler-Ordens dritter Classe und des Herzoglich Braunschweigschen Ordens Heinrichs des Löwen;

der Senat der freien Hansestadt Bremen

den Senator Arnold Duckwitz, und

den Syndicus Johann Heinrich Wilhelm Smidt;

welche, nach Auswechselung ihrer gültig befundenen Vollmachten, unter Vorbehalt der Ratification, über nachfolgende Bestimmungen übereingekommen sind.

§. 1.

Die Hauptlinie der Eisenbahn soll von Hannover ab durch die Gegend von Neustadt am Rübenberge und Nien-

Nienburg nach Verden und von Verden durch die Gegend von Achim nach Bremen geführt werden.

Die Special-Linie der Eisenbahn wird durch den Bauplan und Kostenanschlag (§. 3.) festgestellt. Es bleibt jedoch einem Jeden der beiden Theile vorbehalten, diese Feststellung innerhalb seines Gebiets einer genaueren Bestimmung zu unterziehen, soweit der Kostenanschlag dadurch nicht überschritten wird.

§. 2.

Die freie Hansestadt Bremen willigt ein, daß die Leitung des Baues der ganzen Eisenbahn und ihrer Zubehörungen (cf. jedoch §. 9.), und der oberen Aufsicht des Königlich Hannoverschen Ministerii des Innern, so wie unter Zugrundelegung der Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages und etwaiger künftiger Vereinbarungen, der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Direction übertragen werde.

Beide Regierungen werden für ihre resp. Staatsgebiete die dieserhalb erforderlichen Verfügungen treffen.

§. 3.

Die Ausführung des Baues der Eisenbahn erfolgt nach Maßgabe eines von beiden Theilen, auf Grund der durch Uebereinkunft vom 17. October 1843 eingeleiteten Vorarbeiten, gemeinschaftlich festzustellenden Bauplans und Kostenanschlags über die Bahn, ihre Beiwerke und das gleichzeitig in denselben mit aufzunehmende Betriebs-Material.

Es soll bei dieser Feststellung

1) die Spurweite der Bahn zu 4 Fuß 8½ Zoll (englisch) im Lichten der Schienen gemessen,
2) die Kronenbreite des Bahnkörpers und der Brücken zu 28 Fuß (hannoverisch) bestimmt, jedoch

3)

3) der Oberbau einstweilen nur für ein einziges Schienengeleise eingerichtet werden.

Abweichungen von dem vereinbarten Bauplane und Kostenanschlage bedürfen zwar der Zustimmung beider Theile. Ausgenommen jedoch sind hievon solche Abänderungen und genauere Bestimmungen des Bauplans hinsichtlich der Bahnhöfe, Anhaltestellen, Wege-Uebergänge, Brücken, Wasser-Durchlässe, Hochbauten und anderer Beiwerke, welche, nach Maßgabe der bei der Ausführung selbst sich näher ergebenden technischen Erfordernisse, in einzelnen Puncten sich als zweckmäßig herausstellen sollten, indem die Anordnung derartiger Modificationen einem jeden Theile innerhalb seines Gebiets vorbehalten bleibt, sofern dadurch der Kostenanschlag für das einzelne Bauwerk nicht überschritten wird.

Der Kostenanschlag wird so eingerichtet werden, daß er ausreicht, um die Bahn zweckmäßig und vollständig zur Ausführung zu bringen, und es sind die Zinsen des veranschlagten Gesammt-Capitals für eine dreijährige Bauzeit zu jährlich 3½ Procent in denselben mit aufzunehmen.

Künftige Vermehrungen und Erweiterungen der vorstehend vereinbarten Bau-Anlagen auf der Hannover-Bremer Eisenbahn, wie namentlich die Herstellung eines zweiten Schienengeleises, unterliegen ebenmäßig gemeinschaftlicher Bestimmung der beiden Theile. Die Kosten derselben werden von jedem Theile zur Hälfte bestritten, durch neue Einschüsse gedeckt und als Vermehrung des Anlage-Capitals in Rechnung gebracht.

§. 4.

Die Erwerbung der zur Eisenbahn-Anlage dauernd abzutretenden oder vorübergehend zu benutzenden Grund-

stücke und Gerechtsame wird, nach Anleitung des Bauplans und des gegenwärtigen Vertrages (cf. §§. 1. 3.), für gemeinschaftliche Rechnung, jedoch von jedem Theile innerhalb seines Gebiets einseitig, ohne Concurrenz des andern Theils, nach Maßgabe der für sein Gebiet bestehenden Gesetze, Verordnungen und Verwaltungs-Grundsätze besorgt.

§. 5.

Die nach Maßgabe des gemeinschaftlichen Kostenanschlags erforderlichen Kosten des Baues der Eisenbahn und ihrer Beiwerke, mit Einschluß der Vorarbeiten, werden von jedem der beiden Staaten zur Hälfte bestritten, und sind die anschlagsmäßig erforderlichen Geldmittel gleichzeitig und in gleichen Raten zur Verfügung der Königlichen Eisenbahn-Direction zu stellen.

§. 6.

Die Kosten der Königlich Hannoverschen Central-Verwaltung des Eisenbahnbaues durch die Königliche Eisenbahn-Direction, ihres technischen Büreaus, ihres Canzlei-, Registratur-, Cassen- und Rechnungswesens, so wie der sonstigen, ihr untergeordneten, bei der Central-Verwaltung der Hannoverschen Landes-Eisenbahnen angenommenen Angestellten, werden für die Hannover-Bremer Bahn, vom Tage der Auswechselung der Ratificationen dieses Vertrages an, aus der gemeinschaftlichen Bau-Casse dieser Bahn, nach Verhältniß der gemessenen Länge derselben zu der gemessenen Länge der übrigen unter der Hannoverschen Central-Verwaltung im Bau oder im Betriebe begriffenen Eisenbahnen, mit bestritten.

§. 7.

Wenn bereits bestehende, zum Zwecke der Eisenbahn-Anlagen im Königlich Hannoverschen Gebiete errichtete

An-

Anstalten oder daselbst bereits vorhandene Geräthschaften, Werkzeuge rc. für den Bau der Hannover-Bremer Bahn mit benutzt werden, so ist dafür der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Verwaltung eine Vergütung aus der Hannover-Bremer Eisenbahn-Bau-Casse zu zahlen, über deren Ermittelung sich beide Theile näher verständigen werden.

§. 8.

Sollte der von beiden Theilen über die gemeinschaftlich zu tragenden Kosten des Baues der Bahn und ihrer Beiwerke festgestellte Anschlag nicht ausreichen, um den Bau planmäßig zur vollständigen Ausführung bringen zu können, so wird jeder derselben zu gleichen Theilen für Herbeischaffung des erforderlichen Kosten-Zuschusses sorgen.

§. 9.

1) Die Eisenbahnhöfe zu Hannover und zu Bremen werden nicht gemeinschaftlich, sondern von jedem Staate durch dessen eigne Techniker für eigene und getrennte Rechnung angelegt.

2) Bei Anlegung dieser Bahnhöfe wird dafür gesorgt werden, daß sie den Erfordernissen eines zweckmäßigen Betriebes entsprechen.

3) Ueber diejenigen Bauwerke auf dem Bahnhofe zu Hannover, welche für den Betrieb der Hannover-Bremer Bahn allein bestimmt sind, und über den für Anlegung des Bahnhofs in Bremen auszuwählenden Platz und hinsichtlich des Oberbaues und der Dienst- und Betriebs-Gebäude zum Grunde zu legenden Bauplan, wollen beide Theile vor der Ausführung sich verständigen.

§. 10.

Die nach Maßgabe des Bauplans einzurichtenden Zwischen-Bahnhöfe auf der Strecke von Hannover bis Bremen werden für gemeinschaftliche Rechnung angelegt.

Demnächstige Vergrößerungen dieser Bahnhöfe unterliegen vorgängigem gemeinschaftlichen Beschlusse.

§. 11.

Das Bestreben beider Regierungen wird dahin gerichtet sein, den Bau der Eisenbahn thunlichst zu beschleunigen und wo möglich zu bewirken, daß derselbe binnen zwei Jahren, von Feststellung des Bauplans und der Kostenanschläge angerechnet, zur Vollendung gelange.

§. 12.

Vor dem Beginn des Baues der Eisenbahn, und demnächst vor dem Beginn eines jeden Baujahrs, ist Seitens der Königlichen Eisenbahn-Direction hinsichtlich der im laufenden und resp. in dem bevorstehenden Jahre muthmaßlich zu verwendenden Baukosten ein Bedürfniß-Anschlag vorzulegen und zu erläutern; nicht minder nach dem Schlusse eines jedes Baujahrs von derselben ein Bericht über den Fortgang des Baues und über die für denselben gemachten Verwendungen zu erstatten.

Von diesen vorschriftsmäßigen Eingaben erfolgt die Mittheilung an den Bremischen Senat in der besonders verabredeten Form durch Vermittelung des Königlich Hannoverschen Ministerii des Innern. Etwaige über diese Gegenstände gewünschte weitere Aufklärungen erlangt der Senat vermittelst des Bremischen Commissars (§. 32.)

§. 13.

§. 13.

Ueber den Bau der Bahn und ihrer Beiwerke wird von der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Direction eine besondere Rechnung geführt. In derselben sind sowohl die Kosten der auf der Bahn und in den Zwischen-Bahnhöfen errichteten Hochbauten getrennt aufzuführen (cf. §. 35.), als auch die Kosten des Bahnbaues auf Königlich Hannoverschem Gebiete von denjenigen auf Bremischem Gebiete so viel als möglich getrennt zu berechnen.

Nach Vollendung des Baues erfolgt die Rechnungsablage über denselben zunächst vor dem Königlichen Ministerium des Innern; dieses läßt die Baurechnung sammt Belegen und mit den etwaigen Monitis dem Senate der freien Hansestadt Bremen zugehen, welcher solche gleichfalls prüfen läßt, seine Monita beifügt und nach deren Erledigung die Richtigkeit der Rechnung anerkennt. Die Decharge wird der Eisenbahn-Direction nach Einverständniß mit dem Senate der freien Hansestadt Bremen durch mehrerwähntes Ministerium ertheilt.

Ueber die gemeinschaftlich zu tragenden Anlagekosten der Bahn und ihrer Beiwerke wird eine offene Conto geführt, welcher (cf. §. 3.) alle ferneren Kosten und Einschüsse für Vermehrung und Erweiterung gedachter Anlage eingerechnet werden.

§. 14.

Da es die Absicht der beiden Theile ist, nach Beendigung des Baues der Hannover-Bremer Eisenbahn, auch den Betrieb auf derselben einstweilen für ihre gemeinschaftliche und gleiche Rechnung führen zu lassen, so ist für die Dauer solcher Gemeinschaftlichkeit unter ihnen

ihnen festgesetzt worden, daß alle, den Betrieb, die Verwaltung, Erweiterung oder Beschränkung des gedachten Eisenbahn-Unternehmens betreffende organische Anordnungen und Einrichtungen Gegenstand gemeinschaftlicher Bestimmung unter ihnen verbleiben.

Um jedoch den nach Maßgabe der obigen Vorschriften mit der Leitung des Unternehmens zu beauftragenden Behörden und Beamten die erforderliche Einheit und Beweglichkeit sicher zu stellen und den Geschäftsgang zu vereinfachen, sowie in fernerer Erwägung, daß die Betriebs-Verwaltung auf den übrigen, mit der Hannover-Bremer Bahn in genauer Verbindung stehenden, Eisenbahnen im Königreiche Hannover, unter Leitung und Aufsicht des Königlichen Ministerii des Innern, der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover übertragen ist, vereinigen sich beide Theile dahin, die Ausführung des Betriebes auf der Hannover-Bremer Eisenbahn ebenfalls und unter gleicher Oberaufsicht, (vorbehältlich jedoch des in dem Gebiete der freien Hansestadt Bremen dem Bremischen Senate zustehenden landeshoheitlichen Aufsichtsrechts), der genannten Eisenbahn-Direction zu übertragen. Ueber die nähere Regelung dieses Verhältnisses haben beide Theile vorläufig und bis zu weiterer Verständigung die in der Anlage enthaltene Uebereinkunft getroffen.

Beide Regierungen werden die dieserhalb erforderlichen Bekanntmachungen für ihre Hoheitsgebiete vor Eröffnung des Betriebes erlassen.

§. 15.

Die in Beziehung auf die Form und Controle des Cassen- und Rechnungswesens der Landes-Eisenbahnen im Königreiche Hannover bestehenden oder noch zu erlassenden

lassenden allgemeinen Anordnungen sollen auch bei dem Bau und dem Betriebe der Hannover-Bremer Bahn Anwendung finden.

Um jedoch hinsichtlich der auf das Hannover-Bremer Eisenbahn-Unternehmen fallenden Beträge der Einnahmen und Ausgaben die erforderliche Uebersichtlichkeit herzustellen und festzuhalten, werden beide Theile sich über die Einrichtung einer dahin zielenden Buch- und Rechnungsführung näher verständigen.

§. 16.

Ueber den Tarif des Fahr- und Frachtgeldes der Hannover-Bremer Eisenbahn werden beide Theile sich verständigen.

Dabei wird von dem Grundsatze ausgegangen werden:

„daß die Frachtsätze für Kaufmanns-Waaren und Producte, im Interesse des Handels, der Gewerbe und des Eisenbahn-Unternehmens möglichst niedrig zu stellen, und daß, nach Verhältniß der Länge der gewöhnlichen Frachtstraßen in directer Richtung, für die Beförderung der Personen und Güter auf der Eisenbahn von Hannover nach Bremen und umgekehrt per Meile kein höherer Tarifsatz zu erheben sei, als für Beförderung der Personen und Güter auf der Eisenbahn von Harburg nach Hannover, nach Braunschweig und nach Magdeburg per Meile zu entrichten sein wird.“

Abänderungen des Tarifs bedürfen ebenmäßig der beiderseitigen Zustimmung.

Die

Die Königlich Hannoversche Regierung wird ihr Bestreben dahin gerichtet sein lassen, bei dem Betriebe anderer, für Rechnung der Hannoverschen Landescasse verwalteten, die Hannoversche Seeküste mit dem Innern des Königreichs Hannover verbindenden, Eisenbahnen das gemeinsame Handelsinteresse beider Staaten und die Ertragsfähigkeit der Hannover-Bremer Eisenbahn so viel als thunlich zu berücksichtigen.

§. 17.

Die Einrichtung und Abänderung des Fahrplans, einschließlich der Bestimmungen über die Haltestellen, für alle Hauptfahrten auf der Eisenbahn von Hannover nach Bremen, und für diejenigen Localfahrten, bei denen das beiderseitige Gebiet berührt wird, unterliegen gegemeinsamer Beschlußnahme beider Theile. Dabei wird so viel als thunlich dahin gestrebt werden, daß Abgang und Ankunft der Wagenzüge mit dem Betriebe einmündender Eisenbahnen in Zusammenhang gebracht werden.

Die Königlich Hannoversche Eisenbahn-Direction soll jedoch, um den Erfordernissen des Verkehrs jederzeit möglichst vollständig Genüge leisten zu können, befugt sein, nicht nur von dem vereinbarten Fahrplane ausnahmsweise temporär abzuweichen, sondern auch Extrazüge abgehen zu lassen.

Localfahrten innerhalb des Königlich Hannoverschen Gebiets, soweit sie nicht in den Hauptfahrplan eingreifen, und unter gleichzeitiger Berücksichtigung der finanziellen Interessen des gemeinschaftlichen Unternehmens, können einseitig von dem Königlich Hannoverschen Ministerio des Innern durch die Eisenbahn-Direction an-

ge-

geordnet werden; ebenso vom Senate der freien Hansestadt Bremen etwaige Localfahrten im Bremischen Gebiete.

§. 18.

Bei dem Uebergange der Waaren von der Hannover-Bremer-Bahn auf andere Eisenbahnen im Königlich Hannoverschen Gebiete oder umgekehrt und für die ganze Strecke ihres Verbleibens auf denselben, sind diese Waaren in der Regel ohne Aufenthalt weiter zu befördern. Wenn inzwischen bei dem Uebergange von oder nach der Hannover-Bremer Eisenbahn eine Umladung nicht zu vermeiden ist, so sollen die dadurch etwa entstehenden besonderen Kosten weder dem Absender noch dem Empfänger der Waaren zur Last gelegt, sondern als Kosten des Betriebes behandelt werden. Für den Fall, daß künftig innerhalb des Bremischen Gebiets Eisenbahnen in die Hannover-Bremer Bahn einmünden sollten, sichert die freie Hansestadt Bremen ihrerseits ein Gleiches zu.

Dergleichen, von oder nach der Hannover-Bremer Eisenbahn weiter gehende Waaren unterliegen auf den anstoßenden Hannoverschen oder Bremischen Eisenbahnen denselben Tarifsätzen, welche für die gleichen Waaren und für gleiche Strecken resp. von Hannoverschen oder Bremischen Staatsangehörigen zu entrichten sind.

§. 19.

Die Aufkünfte der Hannover-Bremer Eisenbahn-Unternehmung werden zunächst zur Bestreitung der Kosten der Verwaltung, des Betriebes, der gewöhnlichen Unterhaltung und Ergänzung der Hannover-Bremer Eisenbahn und ihrer Beiwerke sowie des Betriebs-Mate-

te-

terials, nach Maßgabe der Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages, verwendet.

Der nach Abzug dieser Verwendung bleibende Ueberschuß wird jährlich nach erfolgter Rechnungsablage (cf. die Anlage zu Nr. 12. der Uebereinkunft ad §. 14.) zur Hälfte der Hannoverschen Cassen, zur andern Hälfte der freien Hansestadt Bremen überwiesen.

Es wird jedoch dabei bestimmt, daß in der Folge, nachdem das gewöhnliche Maaß der regelmäßigen Ausgaben sich näher ausgewiesen hat, von drei zu drei Monaten Abschlagszahlungen an Bremen gemacht werden sollen, sofern und soweit die vorräthigen Baarschaften solches gestatten, sowie unter Verpflichtung der Rückzahlung, sobald die folgenden Monate nicht die zur Deckung der Ausgaben erforderlichen Einnahmen liefern.

§. 20.

Wenn die Aufkünfte der Hannover-Bremer Eisenbahn nicht ausreichen sollten, um die Kosten der Verwaltung, des Betriebes und der Unterhaltung derselben, sowie die Kosten ihres Antheils an dem combinirten Betriebs-Materiale, vollständig zu decken, so wird die Königlich Hannoversche Regierung und die freie Hansestadt Bremen zu gleichen Theilen für Herbeischaffung des erforderlichen Kostenzuschusses sorgen.

§. 21.

Bei Besetzung der Stellen

1) des mit der Ausführung des Baues der Hannover-Bremer Bahn zu beauftragenden oberen Technikers;

2) des

2) des obersten, oder — im Falle die Functionen des Betriebs-Directors und des Bahn-Ingenieurs getrennt wahrgenommen werden sollen — dieser beiden obersten, bei der Hannover-Bremer Bahn fungirenden Betriebsbeamten;

3) desjenigen Rechnungsbeamten, dem die Buchführung über die Hannover-Bremer Bahn mit aufgetragen wird,

werden das Königlich Hannoversche Ministerium des Innern und der Senat der freien Hansestadt Bremen sich über Person, Besoldung und Dienstanweisung der zu Ernennenden vorab verständigen.

Nach Maßgabe dieser Verständigung werden die ausersehenen Personen von dem Königlich Hannoverschen Ministerio des Innern förmlich angestellt und auf Grund einer zwischen dem genannten Ministerio und dem Senate vorgängig zu verabredenden Eidesformel zu getreuer Wahrnehmung ihrer Dienstobliegenheiten im beiderseitigen Interesse verpflichtet. Etwaige Entlassungen derselben aus dem Dienste werden in gleicher Weise, nach vorgängigem Einverständnisse mit dem Senate, durch das Königliche Ministerium des Innern verfügt.

Der Vorsteher des Rechnungswesens der verschiedenen, rücksichtlich des Betriebs mit der Hannover-Bremer Bahn vereinigten, Eisenbahnen wird wegen des demselben solchergestalt mit überwiesenen Rechnungswesens der Hannover-Bremer Eisenbahn ebenfalls auf getreue und unparteiische Wahrnehmung des beiderseitigen Interesse eidlich verpflichtet.

§. 22.

§. 22.

Ueber die Zahl und Besoldung der sonstigen, behuf des Baues und des Betriebes der Hannover-Bremer Eisenbahn anzustellenden Personen wird ein Etat zwischen dem Königlich Hannoverschen Ministerio des Innern und dem Senate der freien Hansestadt Bremen, unter gleichzeitiger Festsetzung eines Dispositionsfonds für Remunerationen und unvorhergesehene Ausgaben, verabredet werden.

Nach Maßgabe des also verabredeten Etats und der nachfolgenden Bestimmungen sind die Anstellungen der vorgedachten Personen vorzunehmen.

1) Die für den Bau der Eisenbahn und ihrer Zubehörungen erforderlichen Anstellungen erfolgen von Seiten Hannovers; es wird jedoch in Ansehung der für diesen Bau im Gebiete der freien Hansestadt Bremen anzustellenden Personen, dem Senate das landeshoheitliche Recht der Bestätigung vorbehalten, und von der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Verwaltung die Verpflichtung übernommen, derartige Angestellte auf Antrag des Senats aus dem Bremischen Gebiete zu entfernen.

2) Die für den Betrieb (mit Einschluß der Unterhaltung und Verwaltung) der Hannover-Bremer Bahn erforderlichen Angestellten werden

   a) wenn sie nur im Königlich Hannoverschen Gebiete oder bei Begleitung der Wagenzüge zwischen Hannover und Bremen und umgekehrt, eine Diensthätigkeit ausüben sollen, von Seiten Hannovers,

b) wenn

b) wenn sie nur im Bremischen Gebiete fungiren sollen, von Seiten Bremens ernannt. Der Senat wird inzwischen vor der Ernennung die Königlich Hannöversche Eisenbahn-Direction zu einer gutachtlichen Aeußerung über die Befähigung der Anzustellenden veranlassen und begründete Einwendungen wider dieselben berücksichtigen. Auch bleibt es der Königlichen Eisenbahn-Direction unbenommen, dem Senate behuf der von diesem vorzunehmenden Anstellungen geeignete Personen in Vorschlag zu bringen.

c) Zur Entlassung der bei dem Betriebe angestellten Personen ist diejenige Behörde befugt, welche dieselben angestellt hat. Der Senat wird begründeten, auf Entlassung oder Versetzung seiner Angestellten gerichteten Anträgen der Königlichen Eisenbahn-Direction Berücksichtigung gewähren.

§. 23.

Sämmtliche, bei dem Bau und bei dem Betriebe der Hannover-Bremer Eisenbahn angestellte Personen sind in ihren, jene Bahn betreffenden dienstlichen Verhältnissen der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Direction untergeordnet.

Die Königliche Eisenbahn-Verwaltung hat die Disciplinargewalt über jene Personen in Ansehung ihrer obgedachten dienstlichen Verhältnisse auch im Gebiete der freien Hansestadt Bremen, mit Einschluß des Bahnhofs in Bremen, wahrzunehmen, und ist befugt, eine Suspension derselben vom Dienste und Dienstgehalte bis

zur

zur Dauer eines Monats zu verfügen. Soll eine Suspension vom Dienste und Dienstgehalte die Dauer eines Monats überschreiten, so richtet sich das solcherhalb einzuleitende Verfahren in Ansehung der Hannoverscher Seits Angestellten nach den Hannoverschen, in Ansehung der Bremischer Seits Angestellten nach den Bremischen Gesetzen und Verwaltungs-Grundsätzen.

§. 24.

In Gemäßheit der, einem jeden der beiden Theile innerhalb seines Gebietes über die Bahnanlage zustehenden Landeshoheit, bleiben jeder Regierung die aus den Hoheitsrechten fließenden Verfügungen in Beziehung auf die Bahn-Anlage unbenommen, insoweit sie mit dem gegenwärtigen Vertrage vereinbar sind, und keine Abänderung sonst gemeinschaftlich verabredeter Bestimmungen enthalten. Jedoch wollen beide Regierungen vor Erlaß solcher Verfügungen sich wo möglich zu dem Zwecke verständigen, damit thunlichst gleichmäßige Anordnungen gleichzeitig in beiden Staaten eintreten.

§. 25.

Zur Sicherung der Bahn-Anlage und der Bahnfahrten gegen Gefährdungen und Störungen, wird eine Bahnordnung zwischen beiden Staaten verabredet und von jeder Regierung innerhalb ihres Gebiets öffentlich bekannt gemacht werden.

Die Aufrechthaltung und Handhabung der Bahnordnung im Umfange der ganzen Eisenbahn mit Einschluß der Bahnhöfe, ist zunächst, jedoch unter Vorbehalt einer Mitwirkung der Polizei-Beamten, Sache der für das Eisenbahn-Unternehmen angestellten Personen. Sie sind gehalten, Uebertretungen thunlichst zu verhindern,

dern, die dennoch vorkommenden aber ungesäumt den zuständigen Landesbehörden zur Anzeige zu bringen, denen dann wegen Untersuchung und Bestrafung der Uebertreter das Erforderliche zu verfügen obliegt.

§. 26.

Beide Regierungen wollen nicht gestatten, daß auf den Bahnhöfen der Hannover-Bremer Bahn oder in sonstigen dazu gehörigen Gebäuden Spielbanken angelegt oder Hazardspiele irgend einer Art getrieben werden.

§. 27.

Die Königlich Hannoversche Eisenbahn-Direction wird in ihrer Eigenschaft als Verwalterin der Hannover-Bremer Eisenbahn von beiden Theilen hiedurch bevollmächtigt, alle in Beziehung auf das Hannover-Bremer Eisenbahn-Unternehmen entstehenden privatrechtlichen Ansprüche dritter Personen gegen das Unternehmen, oder des Unternehmens gegen dritte Personen, im Wege Rechtens oder durch Vergleich zur Erledigung zu bringen, soweit nicht in diesem Vertrage ausdrücklich ein anderes bestimmt ist (cf. §§. 4. 9). In nicht dinglichen, gegen die Königliche Eisenbahn-Direction als Verwaltungs-Behörde zu erhebenden Klagesachen behält sie ihren gewöhnlichen Gerichtsstand auch in den Fällen, wenn Bremische Staatsgenossen als Kläger auftreten.

§. 28.

Hannoversche Staatsangehörige, wenn sie im Dienste der Hannover-Bremer Eisenbahn-Unternehmung auf Bremischem Gebiete angestellt sind, bleiben im Hannoverschen Staats-Verbande und im Besitze ihrer bisherigen Wohn-

Wohnrechte, bis sie auf ihr Ansuchen in den Bremischen Staats-Verband aufgenommen sein werden. Im Uebrigen sind sie den Bremischen Gesetzen, soweit diese auf fremde Staatsangehörige überhaupt Anwendung finden, unterworfen, und sie haben ihren persönlichen Gerichtsstand vor demjenigen Gerichte ihres zeitigen Aufenthaltsorts, welches für Bremische Staatsgenossen in gleichen Dienstverhältnissen das zuständige sein würde.

Das Vorstehende gilt im umgekehrten Verhältnisse hinsichtlich der Bremischen Staatsangehörigen, wenn sie im Dienste der Hannover-Bremer Eisenbahn-Unternehmung auf Königlich Hannoverschem Gebiete angestellt sind.

§. 29.

Der zum Zweck der gemeinschaftlichen Eisenbahn-Anlage und ihrer Beiwerke eigenthümlich erworbene Grund und Boden wird für die Dauer dieses Vertrages insofern Gemeingut der beiden Staaten, als

1) Keiner derselben befugt ist, einseitig und auf eine den Zwecken des Vertrages zuwiderlaufende Weise darüber zu verfügen, und als
2) alle Aufkünfte des auf gemeinschaftliche Kosten ausgeführten Eisenbahn-Unternehmens, sowie bei etwanigen Veräußerungen einzelner Theile desselben, der daraus gezogene Erlös vertragsmäßig zu verwenden und zu vertheilen sein werden.

Im Uebrigen behält jedoch jeder Staat das Recht des Eigenthums an dem innerhalb seines Gebiets belegenen Grund und Boden, mithin auch das Recht zur Verhypothecirung desselben, (wiewohl unbeschadet seiner fortwährenden Benutzung zu der gemeinschaftlichen Eisen-

sen-

senbahn in Gemäßheit dieses Vertrags), sich ausdrück-
lich vor.

§. 30.

Obgleich in Betreff der Bahnhöfe der Hannover-Bremer Bahn es sich von selbst versteht, daß sie gemeinschaftlicher Bestimmung und der Verwaltung durch die Behörden dieses Eisenbahn-Unternehmens nach Maßgabe des gegenwärtigen Vertrages nur insoweit unterliegen, als sie diesem Unternehmen ausschließlich oder zur Mitbenutzung überwiesen sind, so wollen doch, um Mißverständnissen zu begegnen, beide Theile ausdrücklich hiemit sich vorbehalten, sowohl hinsichtlich der Mitbenutzung jener Bahnhöfe für den Betrieb auf anderen einmündenden Eisenbahnen, als auch hinsichtlich etwaiger, mit denselben in Verbindung zu setzenden Waaren-Lagerungs- oder sonstigen Anstalten, mit Inbegriff der Einrichtungen für den Transport von und nach den Bahnhöfen, selbstständig Anordnungen innerhalb ihres Gebiets zu treffen.

§. 31.

In der Absicht, um durch gleichzeitige und möglichst schleunige Tilgung der für die Hannover-Bremer Eisenbahn-Anlage contrahirten Capitalschuld die Mittel für demnächstige Herabsetzung des Fahr- und Fracht-Tarifs und für sonstige, dem öffentlichen Verkehre nützliche Erleichterungen des Eisenbahn-Unternehmens zu erlangen und um einen Fonds behuf außergewöhnlicher Verwendungen zu bilden, wollen beide Theile, jeder für sich, die nachstehenden Einrichtungen treffen:

1) Jährlich wird mindestens ½ Procent des auf jeden Theil fallenden Anlage-Capitals zur Do-

tation eines Tilgungsfonds verwandt, und zwar ohne Rücksicht, ob die Eisenbahn-Ueberschüsse des betreffenden Jahres hiezu und zur Deckung der zu entrichtenden Capital-Zinsen die Mittel bieten oder nicht.

2) Betragen die gedachten Ueberschüsse mehr, als zur Deckung jener Zinsen und zur Dotation des Tilgungsfonds erforderlich ist, so werden beide Theile einen Reservefonds errichten.

Dieser Reservefonds soll jedenfalls zur Bestreitung derjenigen Kosten dienen, welche nach Beendigung des Baues der Eisenbahn, sowie nach Vollendung der ersten Einrichtung ihrer Verwaltung und ihres Betriebes, durch außergewöhnliche Herstellung bereits vorhandener Anlagen veranlaßt werden.

Im Uebrigen bleibt die Beschlußnahme über die Einrichtung, weiteren Zwecke und über die Größe des Reservefonds einem Jeden der beiden Theile überlassen.

Sollten Verwendungen für neue Anlagen aus dem Reservefonds beschafft werden, so sind sie als Vermehrung des Anlage-Capitals zu buchen (cf. §. 13.).

§. 32.

Da es, mit Rücksicht auf die der Krone Hannover eingeräumte Befugniß zur Leitung und Verwaltung des gemeinschaftlichen Eisenbahn-Unternehmens, für die Befestigung des Vertrauens unter beiden Theilen wünschenswerth ist, auch den Absichten der Königlich Hannoverschen Regierung entspricht, das an der anderen Seite das der freien Hansestadt Bremen zustehende Recht auf vollständige und fortlaufende Kenntnißnahme

von

von dem Stande des Unternehmens gesichert und in Wirksamkeit verbleibe; so wird der Senat der freien Hansestadt Bremen sowohl zu diesem Zwecke, als auch zur Vereinfachung des Geschäftsganges, in allen, die Hannover-Bremer Bahn betreffenden und Bremens Mitwirkung erfordernden Angelegenheiten seinerseits einen Commissar ernennen, der in den vorgedachten Beziehungen das Interesse Bremens bleibend wahrzunehmen und die Verhandlungen zwischen den beiden Regierungen zu vermitteln berufen ist. Derselbe wird zugleich ermächtigt, innerhalb des Bremischen Gebiets bei Ausübung des landeshoheitlichen Oberaufsichtsrechtes als nächstes Organ des Senats zu handeln, auch überhaupt die Beziehungen der Königlichen Eisenbahn-Direction und der einzelnen Bahnbeamten zu den Bremischen Behörden zu vermitteln und zu erleichtern.

Die Königlich Hannoversche Regierung wird, dem Vorstehenden entsprechend, der Königlichen Eisenbahn-Direction die nöthige Anweisung zugehen lassen, namentlich auch dahin:

1) über den Stand des Baues der ganzen Bahn und ihrer Beiwerke, sowie über den Gang und Erfolg des Betriebes und der Betriebs-Anstalten auf derselben, dem Bremischen Commissar auf dessen Nachfrage stets genaue Auskunft entweder unmittelbar zu geben, oder durch die angestellten Bau- oder Betriebs-Beamten geben zu lassen;
2) über Angelegenheiten des Bahnbaues und des Bahnbetriebes mit dem Bremischen Commissar von Zeit zu Zeit persönliche Berathung zuzulegen.

Sollte, zur Beförderung der vorstehend bezeichneten Zwecke, der Senat der freien Hansestadt Bremen in der

 Folge

Folge die Abordnung eines Bremischen Bevollmächtigten, mit bleibendem Aufenthalte am Sitze der Königl. Hannoverschen Eisenbahn-Direction, für rathsam erachten; so erklärt die Königl. Hannoversche Regierung sich ihrerseits für solchen Fall bereit, gedachtem Bevollmächtigten eine Theilnahme an den nur die Hannover-Bremer Bahn betreffenden Berathungen der Königlichen Eisenbahn-Direction, jedoch ohne entscheidendes Stimmrecht, einzuräumen.

Die Königl. Hannoversche Regierung behält sich vor, wenn sie dies für angemessen erachten sollte, auch ihrerseits einen Commissar zu ernennen, namentlich zu dem Zwecke, um die Verhandlungen zwischen beiden Regierungen über den Bau und Betrieb der Bahn in Gemeinschaft mit dem Bremischen Commissar zu vermitteln, so wie nicht minder dessen geschäftliche Beziehungen zu der Königlichen Eisenbahn-Direction zu erleichtern.

Die durch die Geschäftsführung der beiderseitigen Commissare oder Bevollmächtigten entstehenden Kosten werden nicht aus der gemeinschaftlichen Bau- und Betriebs-Casse, sondern von jedem der beiden Theile abgesondert bestritten.

Den beiderseitigen Commissaren sowie auch dem Bevollmächtigten soll als solchen freie Fahrt auf der Hannover-Bremer Bahn gewährt werden.

§. 33.

Diejenigen zwischen beiden Theilen verabredeten Anordnungen, welche einer öffentlichen Verkündigung bedürfen, werden von jeder Regierung innerhalb ihres Gebiets auf ihr geeignet scheinende Weise bekannt gemacht.

§. 34.

§. 34.

Wenn einer der beiden Theile beschließt, innerhalb seines Gebiets eine Eisenbahn bis an die Hannover-Bremer Bahn zu führen, so wird der andere Theil die Einmündung einer solchen Anschlußbahn zulassen.

Daneben erklärt die freie Hansestadt Bremen schon gegenwärtig, eine etwaige Weiterführung der Hannover-Bremer Eisenbahn nach der Geeste auf ihrem Gebiete gestatten und thunlichst erleichtern, auch dem Bahnhofe bei Bremen eine solche Lage und Einrichtung geben zu wollen, daß jene Weiterführung der Hannover-Bremer Bahn zweckmäßig bewerkstelligt werden kann.

Die näheren Bestimmungen über diesen Gegenstand bleiben künftiger Vereinbarung vorbehalten.

Unter gleichem Vorbehalte künftiger näherer Abrede, erklärt sich Bremen zur Gestattung und thunlichsten Erleichterung einer von seinem Gebiete aus nach Ostfriesland zu führenden Eisenbahn bereit.

§. 35.

Wiewohl es die Absicht beider Theile ist, durch den gegenwärtigen Vertrag die sie vereinigenden Interessen noch näher zu knüpfen und das zum Wohle beider Staaten bestehende Verhältniß gegenseitigen Vertrauens zu befestigen, so sind sie doch, in Erwägung, daß Umstände eintreten können, welche es wünschenswerth machen, jeden der beiden Theile in den alleinigen Besitz der auf seinem Gebiete erbauten Bahn zu setzen, in nachfolgenden Verabredungen übereingekommen:

a) Die Königlich Hannoversche Regierung ist befugt, nach Ablauf von fünfzehn Jahren, vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Eisen-

senbahn von Hannover bis Bremen angerechnet, den gegenwärtigen Vertrag aufzukündigen und nach Ablauf eines Jahres, vom Tage der Kündigung angerechnet, die Eisenbahn nebst deren Beiwerken und Zubehörungen von Hannover bis an die Landesgränze der freien Hansestadt Bremen in ihren ausschließlichen Besitz und in alleinige Benutzung und Nutznießung zu nehmen.

b) Macht die Königlich Hannoversche Regierung von dieser Befugniß Gebrauch, so wird sie das von Seiten der freien Hansestadt Bremen für den Bau der Hannover-Bremer Bahn und ihrer Beiwerke, unter Mitberechnung der Kosten späterer Erweiterung und Vermehrung dieser Anlagen (cf. §§. 3. 13.), sowie für die Anschaffung des Betriebs-Materials auf gemeinschafliche Rechnung ausgelegte Capital, nebst den Zinsen desselben während der Bauzeit, an die freie Hansestadt Bremen zurückzahlen.

Von der zurückzuzahlenden Summe ist jedoch abzusetzen:

α) wegen Verschlechterung des Bahnkörpers nebst Oberbau auf Hannoverschem Gebiete, nachdem vorab auf gütlichem oder aber auf schiedsrichterlichem Wege (§. 36.) ermittelt worden, ob und um wie viel sich jene Theile wirklich verschlechtert haben, — die Hälfte des solchergestalt ermittelten Gesammtbetrages der Verschlechterung;

β) wegen Abnutzung des combinirten Betriebs-Materials (nach Maßgabe des der Hannover-

Bre-

Bremer Eisenbahn daran zustehenden Antheils), desgleichen wegen Abnutzung der auf der Bahn und den Zwischen-Bahnhöfen innerhalb des Hannoverschen Gebiets befindlichen Hochbauten, die Hälfte eines s. g. Abschlags für alt, dessen Betrag entweder durch gütliche Vereinbarung oder mittelst schiedsrichterlicher Entscheidung (nach §. 36.) festzusetzen ist;

γ) der ganze Betrag des, für den Bau der Bahn und ihrer Beiwerke hinsichtlich der Bahnstrecke im Bremischen Gebiete auf gemeinschaftliche Rechnung ausgelegten, und nach Verhältniß der gemessenen Länge dieser Bahnstrecke zu derjenigen der ganzen Hannover-Bremer Eisenbahn zu berechnenden, Capitals, nebst dessen Zinsen während der Bauzeit; nachdem auch hier vorab, wegen Verschlechterung der Bahn und Abnutzung der Hochbauten auf dieser Strecke, nach Maßgabe der obigen Bestimmungen ad α und β das Erforderliche abgesetzt worden.

c) Wenn in Gemäßheit des Vorstehenden die im Königlich Hannoverschen Gebiete belegene Bahnstrecke mittelst Bezahlung der Abtragssumme in den ausschließlichen Besitz der Königlich Hannoverschen Regierung übergegangen ist, so erlangt gleichzeitig die freie Hansestadt Bremen den ausschließlichen Besitz und die alleinige Nutznießung der in ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecke und der Beiwerke und Zubehörungen derselben.

d) Das

d) Das vorhandene Betriebs=Material verbleibt nach Liquidation der Betriebs-Abrechnung ausschließlich der Königlich Hannoverschen Regierung.

e) Die freie Hansestadt Bremen ist nach Ablauf von fünfzehn Jahren, vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Bahn von Hannover bis Bremen angerechnet, ebenfalls berechtigt, den gegenwärtigen Vertrag aufzukündigen, um die Eisenbahnstrecke innerhalb des Bremischen Gebiets in ihren ausschließlichen Besitz nehmen zu können.

Die Grundsätze, nach welchen in diesem Falle die Auseinandersetzung des gemeinschaftlichen Capitals erfolgen soll, sei es im Wege terminlicher, mit Berücksichtigung einer Verschlechterung und Abnutzung (cf. litt. b, α u. β.) zu berechnenden, Rückzahlung der von Seiten Bremens eingeschossenen Summen, sei es durch Feststellung einer, dem halben Reinertrage der gemeinschaftlichen Bahn entsprechenden Rente, oder wie es sonst verabredet werden möchte, bleiben näherer Uebereinkunft vorbehalten, bis zu deren Abschluß der Betrieb nach Maßgabe der bestehenden Verabredungen fortgesetzt werden wird.

f) Für den Fall einer solchen Auflösung des gegenwärtigen Vertrags=Verhältnisses erklären beide Theile schon gegenwärtig:

α) daß demohngeachtet die in dem §. 34. verabredeten Bestimmungen unverändert und für

immer

immer in Kraft bleiben und die beiderseitigen Handels=Interessen fortdauernd in freund= nachbarlicher Eintracht gewahrt und gefördert werden sollen;

β) daß sie über eine zweckmäßige Einrichtung des Betriebes auf der ganzen Eisenbahn von Hannover bis Bremen sich verständigen wollen.

§. 36.

Etwaige, aus dem gegenwärtigen Vertrage oder über die Auslegung desselben entstehende Streitfragen zwischen den beiden Theilen sollen auf schiedsrichterlichem Wege zur Erledigung gebracht werden. Zu diesem Zwecke wird im vorkommenden Falle jeder Theil zwei unparteiische Männer zu Schiedsrichtern ernennen, welche einen Fünften sich beiordnen, unter denen dann die Stimmenmehrheit über den Streitpunct definitiv, mit Ausschließung jedes dawider zu ergreifenden Rechts= mittels, entscheidet.

Können die vier gewählten Schiedsrichter sich über die Person des Fünften nicht einigen, so hat jeder der beiden Staaten einen unparteiischen Mann zu dem Zwecke zu bezeichnen, damit nach Bestimmung des Looses einer dieser beiden Männer von den vier Schiedsrichtern zugezogen werde, um durch Stimmenmehrheit den fünf= ten Schiedsrichter erwählen zu können.

§. 37.

Es wird der gegenwärtige Vertrag den hohen Re= gierungen alsbald zur Ratification vorgelegt und die Auswechselung der Ratifications=Urkunden spätestens binnen zwei Monaten vorgenommen werden.

Ur=

Urkundlich ist vorstehender Vertrag von den Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Nienburg, den 14. April 1845.

(gez.) Franz Georg Carl Albrecht.
(L. S.)

(gez.) Carl Ludw. Rud. Hoppenstedt.
(L. S.)

(gez.) Arnold Duckwitz.
(L. S.)

(gez.) Joh. Heinr. Wilh. Smidt.
(L. S.)

---

40. Publication des Vertrags mit dem Königreich Hannover über die Regelung verschiedener Verkehrsverhältnisse vom 14. April 1845, und des Beitritts des Großherzogthums Oldenburg zu demselben.

Der Senat macht hiedurch bekannt, daß zur Regelung verschiedener Verhältnisse des Verkehrs zwischen dem Königreiche Hannover und der freien Hansestadt Bremen mittelst eines am 14. April 1845 abgeschlossenen und hierauf ratificirten Staats-Vertrages die für nöthig erachteten Bestimmungen vereinbart worden, und daß demnächst auch das Großherzogthum Oldenburg für das Herzogthum Oldenburg dieser Vereinbarung beigetreten ist.

Nachdem jetzt von jenem Staats-Vertrage Abdrücke veranstaltet worden, welche in der Senats-Buchdruckerei ausgegeben werden, so ist derselbe nunmehr als publicirt anzusehen.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats den 1. und bekannt gemacht den 6. December 1847.

Ver.

Vertrag,

die Regelung verschiedener Verhältnisse des Verkehrs
zwischen dem
Königreiche Hannover und der freien Hansestadt Bremen
betrefend.

In Anerkennung der, durch die geographische Lage des Königreichs Hannover und der freien Hansestadt Bremen begründeten Gemeinschaftlichkeit ihrer wesentlichsten Handels- und Verkehrs-Interessen, haben, zur Förderung derselben überhaupt und in besonderer Beziehung auf die in dem Staats-Vertrage vom 11. Januar 1827 getroffenen Vereinbarungen, Seine Majestät der König von Hannover und der Senat der freien Hansestadt Bremen über einige der zunächst in Frage stehenden Gegenstände Verhandlungen eröffnen lassen und für diesen Zweck zu Commissarien ernannt:

Seine Majestät der König von Hannover:

Allerhöchst Ihren Oberfinanzrath Franz Georg Carl Albrecht, Mitglied des Guelphen-Ordens vierter Classe, und

Allerhöchst Ihren Regierungsrath Carl Ludwig Rudolph Hoppenstedt, Mitglied des Guelphen-Ordens vierter Classe, Ritter des Königlich Preußischen rothen Adler-Ordens dritter Classe und des Herzoglich Braunschweigschen Ordens Heinrichs des Löwen;

der Senat der freien Hansestadt Bremen:

den Senator Arnold Duckwitz und

den Syndicus Johann Heinrich Wilhelm Smidt;

welche, nach Auswechselung ihrer gültig befundenen Voll-

mach-

machten, unter Vorbehalt der Ratification, über nachfolgende Bestimmungen übereingekommen sind:

A.

Die im Artikel XVI. des Staats-Vertrages vom 11. Januar 1827 vorbehaltenen weiteren Vereinbarungen übr zweckdienliche Maßregeln, die Aufrechthaltung der gegenseitigen Abgabensysteme sicher zu stellen, betreffend.

§. 1.

Die contrahirenden Staatn verpflichten sich gegenseitig, auf die Verhinderung und die Unterdrückung des Schleichhandels, welcher über die Hannoversche oder die Bremische Landesgränze in das Gebiet des anderen Staates getrieben werden könnte, durch angemessene Maßregeln gemeinschaftlich hinzuwirken.

§. 2.

Zu dem Ende sollen in den Gebieten der contrahirenden Staaten keine Vereine und Rottirungen von Schleichhändlern, auch in den an den Landesgränzen belegenen Gebäuden keine Waaren-Anhäufungen geduldet werden, welche den Schleichhandel zum Zweck haben. — Die contrahirenden Staaten sind übrigens darin einverstanden, daß Waaren-Lagerungen zu Bremerhaven und Vegesack, an der Weser- und Lesum-Gränze bis einschließlich Wasserhorst, so wie zu Hasledt, jedenfalls nicht unter den Begriff verbotener Waaren-Anhäufungen fallen.

Die Gränzbehörden, namentlich aber die Steuer- und Zollbeamten, sollen angewiesen werden und verpflichtet sein, in den angedeuteten Beziehungen die Interessen

des

des anderen Staats jederzeit und auch unaufgefordert mit wahrzunehmen, und der gegenwärtigen Uebereinkunft entsprechenden Anträgen der betreffenden Behörden und Officianten des anderen Staates, welche zum Zwecke der Unterdrückung des Schleichhandels gemacht werden möchten, mit Bereitwilligkeit entgegen zu kommen.

§ 3.

Den Steuer- und Zollbeamten des einen der contrahirenden Staaten soll gestattet sein, bei Verfolgung der Spuren begangener Contraventionen sich auf das angränzende Gebiet des anderen Staats, jedoch nur zu dem Zwecke zu begeben, um den dortigen betreffenden Behörden Mittheilung von solcher Contravention zu machen, worauf diese Behörden alle gesetzlichen Mittel anzuwenden haben, welche zu der Feststellung des Thatbestandes der Contravention und zu der Ermittelung der Thäter geeignet sind.

§. 4.

Jeder der contrahirenden Staaten verpflichtet sich, das Ein-, Aus- und Durchgangs-Steuer- und Zollsystem des anderen Staats unter den Schutz besonderer, zu solchem Zwecke zu erlassender Strafgesetze zu stellen, nach welchen die gegen die Steuer- und Zollgesetze des anderen Staats begangenen Contraventionen bestraft werden sollen, wenn dieselben von den eigenen Staatsangehörigen oder von Fremden, welche sich innerhalb des Hoheitsgebiets des betreffenden Staates aufhalten, begangen werden. Bei den deshalb einzuleitenden Untersuchungen soll in Beziehung auf die Feststellung des Thatbestandes den amtlichen Angaben der Beamten und Angestellten des anderen Staats dieselbe Beweiskraft beigemessen werden, welche den amtlichen Angaben der in-

inländischen Beamten und Angestellten für Fälle gleicher Art beigelegt wird.

Auch sollen die betreffenden Behörden und Gerichte angewiesen werden, Behuf Feststellung des Thatbestandes begangener Contraventionen und zur Ermittelung der Contravenienten in den bei den Behörden des anderen Staats anhängigen Contraventionsangelegenheiten, auf ergangene ordnungsmäßige Requisition, Zeugenverhöre und Confrontationen vorzunehmen und erbetene Nachrichten mitzutheilen.

Eine Sistirung der Steuer- und Zoll-Contravenienten und der Zeugen vor dem Gerichte des anderen Staats, wider den Willen der betheiligten Person, findet nicht statt, eben so wenig eine Hülfsvollstreckung der wegen Steuer- und Zoll-Contraventionen ergangenen Erkenntnisse durch die Gerichte des anderen Staats gegen dessen Bürger, Schutzgenossen und Angehörige, unbeschadet jedoch einer, für einzelne Fälle unter den höheren Regierungsbehörden der betheiligten Staaten etwa zu treffenden besonderen Vereinbarung. Eine Hülfsvollstreckung ergangener Erkenntnisse gegen andere Personen als die bezeichneten Bürger, Schutzgenossen und Staatsangehörigen wird gegenseitig zugestanden.

§. 5.

Die contrahirenden Staaten werden sich, vor Erlassung der nach §. 4 festzustellenden gesetzlichen Strafbestimmungen und darauf sich beziehenden Anordnungen, über deren Inhalt Mittheilungen machen und die Ausführung dieser gegenseitigen Zusicherung möglichst bald und gleichzeitig bewerkstelligen.

§. 6.

§. 6.

Die §. 4 getroffenen Verabredungen beziehen sich zwar nicht auf den Weserzoll und auf die Abgaben von der Weserschifffahrt, vielmehr hat es bei den deshalb bestehenden besonderen Bestimmungen und Verabredungen sein Verbleiben; jedoch haben die contrahirenden Staaten, zur Sicherung ihrer Steuer- und Handelsinteressen gegen Beeinträchtigungen derselben bei den Waarentransporten auf der Weser unterhalb Bremen, unter Vorbehalt und unbeschadet aller aus der Weserschifffahrtsacte vom 10. September 1823 oder aus andern Staatsverträgen herzuleitenden Rechte, Ansprüche und Verpflichtungen, in Beziehung auf die Stromstrecke zwischen Bremen und Bremerhaven folgende Verabredungen getroffen:

§ 7.

Es soll unter den contrahirenden Staaten ein thunlichst gleichmäßiges Verfahren hinsichtlich der Patentirung der die Flußschifffahrt auf der Unterweser treibenden Schiffer, der Musterung der Schiffsmannschaft, Abfassung der Musterrollen und der Bezeichnung aller für den Flußschifffahrtsverkehr auf der Unterweser bestimmten Schiffe verabredet und beobachtet werden.

Den Flußschiffern soll, bei Vermeidung angemessener Strafe und unter geeigneten Umständen selbst bei Vermeidung der Einziehung des Schifferpatents und Verlustes der Befugniß, auf Flußschiffen zu dienen, untersagt werden, Schleichhandel nach einem der contrahirenden Staaten zu treiben, oder zu dulden, daß derselbe vermittelst ihrer Schiffe oder von ihrer Schiffsmannschaft dahin getrieben werde. Die Schiffseigenthümer sollen verpflichtet werden, für ihre Leute in der Maaße einzustehen,

stehen, daß sie für die von denselben verwirkten Strafen ihrerseits mit verantwortlich sind.

§. 8.

Die contrahirenden Staaten verpflichten sich, unter Vorbehalt derjenigen besonderen Bestimmungen, welche jeder Staat für seine Staatsangehörigen und Schiffe zu treffen für nöthig erachten möchte, für ihre die Weser von Bremerhaven bis Bremen oder in umgekehrter Richtung befahrenden Fluß- und Leichterschiffe folgende Controle-Anordnungen zu treffen:

a) Jedes dieser Schiffe hat stets, so wie es den Hafen- oder Ladeplatz verläßt, einen, dessen Staatsangehörigkeit deutlich bezeichnenden Wimpel aufzuziehen und während der ganzen Fahrt zu führen.

b) Wenn es Güter geladen hat, damit von dem Ladungsplatze abgegangen ist und demnächst innerhalb einer Entfernung von 300 Fuß von dem Ufer eines der contrahirenden Staaten vor Anker geht oder anlegt, während der Nachtzeit, und zwar von Sonnen-Untergang bis Sonnen-Aufgang, eine brennende Laterne, mindestens in der Höhe von 8 Fuß, in der Art auszuhängen, daß sie von allen Seiten gesehen werden kann. Jene Entfernung von 300 Fuß soll von dem Punkte des Ufers angerechnet werden, bis zu welchem die gewöhnliche Fluth reicht.

c) Die Schiffer dürfen während der Fahrt nach ihrem Bestimmungsorte nur dann zu Anker gehen, wenn es eintretende Umstände und Verhältnisse erforderlich machen, und haben, so bald diese wegfallen, ihre Reise ungesäumt fortzusetzen. Ueber die Nothwendigkeit des Ankerwerfens oder eines etwaigen längeren Liegenbleibens haben sich dieselben auf Erfordern bei ihrer

An-

Ankunft am Löschplatze genügend auszuweisen, und werden, wenn sie dieselbe nicht zu rechtfertigen vermögen, unnachsichtlich in eine angemessene Ordnungsstrafe genommen.

d) Zum Zweck einer deshalb zu führenden Aufsicht sollen solchen Schiffern für Fahrten zwischen Bremen und Bremerhaven, oder von und nach einem zwischen diesen Plätzen belegenen, einem der contrahirenden Staaten angehörigen Orte, Stundenzettel ausgestellt werden, auf welchen die Zeit des Abgangs und der Ankunft am Abgangs- und Ankunftsorte von den dazu angeordneten Behörden oder Personen zu bemerken ist.

Bei dem Waarentransporte von einem auf dem Weserstrome umladenden Seeschiffe nach einem der gedachten Plätze, ist der Stundenzettel von dem am Bord des Seeschiffes sich befindenden Bevollmächtigten des Waarenempfängers auszustellen, so wie umgekehrt bei den Transporten von Waaren nach einem auf dem Strome einladenden Seeschiffe, dessen Capitain, Steuermann oder dessen Stellvertreter die Zeit der Ankunft zu bemerken hat.

Wenn ein, dem einen oder dem anderen der contrahirenden Staaten angehörendes Flußschiff zwischen Bremen und Bremerhaven zu Anker geht und länger verweilt, als es den Umständen nach erforderlich scheint, werden die Zoll- und Steuer-Beamten des einen oder des anderen Staats, welche solches längere Stilliegen bemerken, den zuständigen Behörden desjenigen Staats, welchem solches Schiff angehört, von dem Vorfall unter Angabe der Nummer des Schiffes Kunde geben, damit der Schiffer wegen seines längeren Verweilens bei seiner Ankunft zur Verantwortung gezogen werden könne.

Auf Dampfschiffe oder auf Frachtschiffe, welche durch Dampfschiffe geschleppt werden, finden die unter a bis d erwähnten Maßregeln keine Anwendung.

e) Sollte die Königlich Hannoversche Regierung die Verfügung treffen, daß alle Schiffe, welche von irgend einem Weserplatze nach einem an der Weser unterhalb Bremen belegenen Hannoverschen Orte nachfolgende Waaren, als:

Zucker, Caffee, Thee, Reis, Syrup, Taback, oder andere Colonialwaaren, so wie Wein, Branntwein und Spirituosen jeder Art, und ferner Wollen-, Baumwollen- und Seidenwaaren, —

bringen, mit einem Verzeichniß der geladenen Waaren, unter Angabe der Namen und Wohnorte der Absender und Empfänger, wie des Steueramts, über welches die Einführung der bezeichneten Waaren in das Königreich Hannover geschehen soll, versehen sein müssen; so wird die freie Hansestadt Bremen anordnen, daß bei ihren Ausgangs-Zollämtern zu Bremen, Vegesack und Bremerhaven jenes Verzeichniß mit den eingelieferten Ausfuhrscheinen oder Frachtbriefen der Absender verglichen und, nachdem solche übereinstimmend befunden, zusammengeheftet und, mit dem Stempel des betreffenden Bremischen Zollamts versehen, den Schiffern mitgegeben werde. Ein von den letzteren einzulieferndes Duplicat solches Verzeichnisses wird von den betreffenden Bremischen Zollämtern drei Monate lang aufbewahrt, um unter eintretenden Umständen auf Begehren dem betreffenden Hannoverschen Steueramte mitgetheilt werden zu können. Wenn eine nähere Verabredung über die Ausführung dieser Bestimmungen demnächst wünschenswerth erscheinen sollte, so erklären beide contrahirenden Theile sich dazu bereit.

Sollte

Sollte die freie Hansestadt Bremen zum Zweck einer Controlle ihrer Steuern und Zölle früher oder später gleiche oder ähnliche Verfügungen treffen, so wird derselben von Seiten des Königreichs Hannover entsprechende reciproke Hülfleistung im Voraus zugesichert.

f) Es soll, unter Androhung angemessener Strafen, untersagt werden, längs des Hannoverschen Ufers Schiffe auf der Weser (dauernd) auszulegen, um sie behuf des Verkehrs mit den Steuervereinsstaaten als unversteuerte Waaren-Niederlagen zu benutzen.

g) Wenn ein mit Gütern beladenes Flußschiff durch Frostwetter in seiner Fahrt gehindert wird und an der Seite des Hannoverschen Weserufers einfriert, so soll dies, bei Vermeidung einer Ordnungsstrafe, binnen den nächsten 48 Stunden dem nächsten Hannoverschen Steueramte oder einem Hannoverschen Steuerbeamten angezeigt und die Ladung unter Vorlegung der Ladungspapiere declarirt werden; jedoch dürfen dadurch für Schiff und Ladung bei den Steuerbehörden keine Kosten erwachsen. — Der Transport solcher Güter in das Gebiet der freien Hansestadt Bremen, sei es auf dem Eise oder auf dem Landwege, kann dagegen jederzeit frei von Steuern und Durchgangs-Abgaben unter Begleitung eines Steuerbeamten erfolgen.

Sollte ein Hannoversches Flußschiff an der Seite des Bremischen Weserufers einfrieren, so wird ein gleiches reciprokes Benehmen stattfinden.

Auf den Transport von Gütern und steuerbaren Gegenständen über das Eis der zugefrornen Weser, innerhalb der Gränzen des Königreichs Hannover, finden dieselben Bestimmungen Anwendung, welche für den Landtransport daselbst eintreten würden.

§. 9.

Die Ausführung der in den vorstehenden §§. getroffenen Verabredungen soll unverzüglich erfolgen, nachdem die zu diesem Zwecke erforderlichen und möglichst zu beschleunigenden Vorbereitungen beendigt sein werden.

B.

Die im Artikel XVI. des Staats-Vertrages vom 11. Januar 1827 vorbehaltenen weiteren Vereinbarungen, die Förderung der gemeinsamen Handels- und Schifffahrts-Interessen überhaupt, und namentlich durch vermehrte, verbesserte und erleichterte Communicationen zu Wasser und zu Lande betreffend.

§. 10.

Sollte die freie Hansestadt Bremen demnächst beschließen, auf ihrem Gebiete eine Eisenbahn nach der Mündung der Lesum in der Nähe von Vegesack anzulegen, so erklärt die Königlich Hannoversche Regierung sich bereit, zur Beförderung und Erleichterung einer zwischen dem Endpuncte dieser Bahn und Vegesack durch das Königlich Hannoversche Gebiet herzustellenden Verbindung freundnachbarlich mitzuwirken und auf Grund der Bestimmungen des 6. Separat-Artikels des Staats-Vertrages vom 11. Januar 1827 deshalb nähere Verhandlung eintreten zu lassen.

§. 11.

In Anerkennung des gemeinsamen Interesses der hohen contrahirenden Staaten sowohl an Aufrechthaltung des Flors der Weserschifffahrt, als auch namentlich an einer

einer solchen Vervollkommnung derselben, wodurch die Unterweser, so weit die Fluth reicht, der überseeischen Segel- und Dampfschifffahrt zugänglich gemacht und erhalten werde, sind die hohen Contrahenten übereingekommen, die der Schifffahrt bisher entgegenstehenden Stromhindernisse im Laufe des Jahres 1845 durch Sachverständige gemeinschaftlich untersuchen und über die zweckmäßigste Beseitigung solcher Hindernisse ein Gutachten ausarbeiten zu lassen, um sich auf den Grund desselben über die Ausführung jenen Zwecken entsprechender Arbeiten weiter zu berathen und zu vereinbaren.

Sollte die freie Hansestadt Bremen sich jedoch bereit finden, zur Beschleunigung des gedachten Resultats von solchen Austiefungs-Arbeiten auch für sich allein und auf ihre eigenen Kosten Einiges vorzunehmen und für die Erhaltung der dadurch bewirkten Vortheile Sorge zu tragen, so will die Krone Hannover solches auch in den sich längs des Gebiets derselben erstreckenden Theilen des Flusses unter der Bedingung gestatten, daß dabei die, nach den Grundsätzen des Wasserbaues auf die Schonung der Ufer und die Abwässerung zu nehmenden Rücksichten beachtet und andere polizeiliche Verhältnisse genügend berücksichtigt werden. Sie will zu diesem Zwecke auch vorgängige Untersuchungen des betreffenden Fahrwassers und der angränzenden Ufer durch von Seiten Bremens dazu bestellte Sachverständige gestatten, und durch guten Rath und Anleitung ihrer Wasserbaubeamten unterstützen lassen. Der Plan solcher in diesen Gegenden vorzunehmenden Austiefungs-Arbeiten bedarf vor dessen Ausführung der Prüfung und Genehmigung der Königlich Hannoverschen Regierung.

§. 12.

§. 12.

Beide Regierungen erklären sich bereit, über die Mittel, wie den von ihren Staatsangehörigen betriebenen Seefischereien durch gegenseitige Begünstigungen Aufhülfe zu verschaffen sei, demnächst weitere Verhandlung eintreten zu lassen.

§. 13.

Wenn die Eisenbahn-Anlagen im Königreiche Hannover das Mittel darbieten sollten, Briefpackete des Postamts der freien Hansestadt Bremen, welche jetzt mit Königlich Hannoverschen Posten befördert werden, durch die auf den Eisenbahnen unterhaltenen Königlich Hannoverschen Postverbindungen mit Vortheil zu versenden und zu empfangen, so wird solches gegen eine noch näher zu verabredende Transito-Gebühr, welche die bisherige Gebühr jedenfalls nicht überschreiten soll, von Seiten der Königlich Hannoverschen Regierung gestattet werden.

Dabei wird die Einrichtung getroffen werden, daß jene Briefpackete von der Post-Administration der freien Hansestadt Bremen unmittelbar am dortigen Bahnhofe der Königlich Hannoverschen Postverwaltung überliefert und von derselben in Empfang genommen werden. Das zu diesem Zwecke erforderliche Expeditions-Zimmer wird von der freien Hansestadt Bremen unentgeltlich eingeräumt und zur Verfügung der Königlich Hannoverschen Postverwaltung gestellt.

Die Königlich Hannoversche Regierung bewilligt der Dienst-Correspondenz zwischen dem Senate und den Behörden der freien Hansestadt Bremen einerseits und den Königlich Hannoverschen Behörden oder Beamten andererseits die Portofreiheit auf den Königlich Hannoverschen Posten.

Die

Die näheren Verabredungen über die Ausführung der in diesem §. getroffenen Bestimmungen bleiben den beiderseitigen Postbehörden überlassen.

§. 14.

Die freie Hansestadt Bremen verspricht, den Torfhandel der Königlich Hannoverschen Unterthanen durch keine Abgaben-Erhöhung zu erschweren, auch fernerhin in ihrem Gebiete für Unterhaltung und Erleichterung der Communication mit den Torfcanälen der benachbarten Königlich Hannoverschen Provinzen Sorge zu tragen.

§. 15.

Zur Erleichterung des gegenwärtigen Frachttransports bewilligt die freie Hansestadt Bremen eine Ermäßigung der Gebühren der Güterbestäter für Frachtfuhrleute aus den Steuervereinsstaaten in der Art, daß für Frachttransporte unter einer Entfernung von 6 Meilen für jedes Anspannpferd nur 6 Grote, für Transporte über 6 Meilen, so wie für weitere Entfernungen aber für jedes Schiffpfund (308 ℔ Bremer Gewicht) nur eine Gebühr von 4 Groten erhoben werden soll.

§. 16.

Die freie Hansestadt Bremen verspricht, den bisher an dem Osterthore und Heerdenthore von Einwohnern gewisser Districte des Königreichs Hannover erhobenen sogenannten Schmickenzoll, nach geschehener Auswechselung der Ratifications-Urkunden des gegenwärtigen Vertrages, für immer aufzuheben.

§. 17.

Ueber die steuerliche Behandlung der für den Transport auf der Hannover-Bremer Eisenbahn bestimmten Güter

Güter und über das zu diesem Zwecke auf dem Bahnhofe zu Bremen, im Einverständnisse der betheiligten Steuervereinsstaaten und der freien Hansestadt Bremen, zu errichtende Steueramt der ersteren Staaten haben die hohen Contrahenten die in der Anlage enthaltenen näheren Verabredungen getroffen.

§. 18.

Dieser Vertrag tritt sofort nach dessen Ratification in Wirksamkeit, wenn nicht über einzelne Puncte besondere Verabredungen deshalb getroffen werden sollten, und bleibt — mit Ausnahme der in dem §. 16 wegen Aufhebung des s. g. Schmickenzolles getroffenen Verabredung, — vorläufig bis zum 1. Januar 1855 in Kraft, und soll, wenn nicht spätestens ein Jahr vor dem Ablaufe dieses Zeitraums von der einen oder der anderen Seite eine Aufkündigung erfolgt, als noch auf 5 Jahre und so fort von 5 zu 5 Jahren, als verlängert angesehen werden.

§. 19.

Gegenwärtiger Vertrag soll den hohen Contrahenten alsbald zur Ratification vorgelegt und die Auswechselung der Ratifications-Urkunden spätestens binnen 2 Monaten vorgenommen werden.

Urkundlich ist vorstehender Vertrag von den Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Nienburg, den 14. April 1845.

(gez.) Franz Georg Carl Albrecht.
(L. S.)

(gez.) Carl Ludw. Rud. Hoppenstedt.
(L. S.)

(gez.) Arnold Duckwitz.
(L. S.)

(gez.) Joh. Heinr. Wilh. Smidt.
(L. S.)

41. Bekanntmachung über die Einrichtung eines steuervereinsländischen Steueramts im Bremer Bahnhofe.

Nachdem zwischen dem Königreiche Hannover und der freien Hansestadt Bremen, in Gemäßheit des §. 17. des am 14. April 1845 zur Regelung verschiedener Verhältnisse des Verkehrs abgeschlossenen Staatsvertrages eine Vereinbarung über die Einrichtung eines steuervereinsländischen Steueramts im Eisenbahnhofe zu Bremen getroffen, demnächst auch das Großherzogthum Oldenburg für das Herzogthum Oldenburg dieser Vereinbarung beigetreten ist, so bringt der Senat die Bestimmungen derselben hiedurch nachstehend zur öffentlichen Kunde:

1.

Im Eisenbahnhofe zu Bremen wird, im gemeinschaftlichen Einverständnisse der betheiligten Steuervereins-Regierungen und der freien Hansestadt Bremen, ein steuervereinsländisches Steueramt errichtet zum Zweck der Erleichterung des Verkehrs auf der von Hannover nach Bremen zu erbauenden Eisenbahn.

2.

Dieses Steueramt erhält die folgenden Befugnisse:

a) Begleitscheine über unversteuerte, für das Steuervereins-Gebiet bestimmte und auf der Eisenbahn dorthin zu versendende, ausländische Gegenstände zu ertheilen;

b) die durch das Königreich Hannover geführten, auf der Eisenbahn zu Bremen ankommenden Transitogüter weiter abzufertigen und die über dieselben ausgestellten Begleitscheine zu erledigen; auch die zur Durch-

fuhr

fuhr durch den Steuerverein bestimmten Waaren und Gegenstände, welche in Bremen auf die Eisenbahn gelangen, abzufertigen und den Betrag der davon zu erlegenden Durchgangsabgabe zu ermitteln und zu erheben. Die Ermittelung des Gewichts dieser Transitgüter soll gleichzeitig durch deren Verwägung behuf des Eisenbahn-Transports, mithin nur einmal, geschehen und die Anordnung getroffen werden, daß die Durchgangs-Abgabe von der Eisenbahn-Verwaltung vorgeschossen und mit der Eisenbahnfracht wieder eingezogen wird;

c) die auf der Eisenbahn oder auf anderen Wegen mit Passirscheinen nach Bremen zur Lagerung und zur Durchfuhr gelangten steuervereinsländischen oder im Steuervereine versteuerten ausländischen Waaren und Güter bei deren auf der Eisenbahn erfolgenden Wiedereinführung in das Steuervereinsgebiet weiter abzufertigen.

Bei den bezeichneten Dienstverrichtungen des Steueramts kommen die, in den Steuervereinsstaaten deshalb bestehenden Vorschriften in Anwendung; auch sollen die Zettel-, Blei- und Siegelgebühren, welche bei den vorbenannten Abfertigungen etwa zu erheben sind, nicht höher sein, als diejenigen, welche bei andern Steuerämtern des Steuervereins gesetzlich erhoben werden.

3.

Die Erhebung der steuervereinsländischen Eingangsabgabe von Waaren und Gütern, welche zum Verbleiben im Steuervereine bestimmt sind, sowie die Erhebung der Ausgangsabgabe für die aus demselben kommenden ausgangssteuerpflichtigen Gegenstände, findet bei diesem Steuer-

Steueramte nicht statt, eben so wenig eine Untersuchung der Effecten der Eisenbahn-Reisenden, es sei denn, daß Reisende bereit sein sollten, ihre Reise-Effecten schon in Bremen vorschriftsmäßig zur Revision zu stellen, damit dieselben bei der Ankunft am Bestimmungsorte im Königreiche Hannover ohne Aufenthalt in den freien Verkehr übergehen können. Die weiteren deshalb zu treffenden Anordnungen bleiben vorbehalten.

4.

Die Untersuchung und Versteuerung der Waaren und Güter, welche zum Verbleiben im Steuervereine bestimmt sind, tritt erst dann ein, nachdem dieselben die Eisenbahn wieder verlassen haben.

5.

Da der Eisenbahnverkehr auch bei der steuerlichen Behandlung ein rasches und abgekürztes Verfahren erheischt, so ist die unter № 2 bezeichnete steuerliche Behandlung der Eisenbahngüter regelmäßig in denselben Localen, in welchen Behuf des Eisenbahntransports die Waaren gewogen werden, und zwar gleichzeitig mit der Wägung derselben, vorzunehmen. Die freie Hansestadt Bremen wird die gedachten Locale diesem Zwecke entsprechend auf ihre Kosten einrichten lassen und den Steuerbeamten das zum Behuf ihrer schriftlichen Ausfertigungen erforderliche Geschäftszimmer unentgeltlich zur Disposition stellen.

Im Uebrigen werden die mit der Errichtung des fraglichen Steueramts, sowie mit der Dienstthätigkeit des Personals desselben verbundenen Ausgaben und Kosten von Seiten der Steuervereins-Regierungen bestritten.

6.

6.

In Beziehung auf die persönlichen Verhältnisse der Steuerbeamten sind die nachstehenden Bestimmungen verabredet:

1) Dieselben verbleiben während der Dauer ihres dienstlichen Aufenthaltes zu Bremen in dem Unterthanenverbande desjenigen Steuervereinsstaates, welchem sie angehören, und conserviren dadurch selbstredend auch ihre dortigen Wohnrechte bis dahin, daß sie auf ihr Ansuchen in den Bremischen Staatsverband etwa sollten aufgenommen werden.

2) Sie sind den Gesetzen, der Gerichtsbarkeit und der Polizei der freien Hansestadt Bremen, — sofern nicht die Ausübung ihrer eigentlichen Dienstverrichtungen als Steuerbeamte in Frage steht, — unterworfen; genießen übrigens, so lange sie in ihrem bisherigen Unterthanenverbande verbleiben, gleich anderen zeitweilig in Bremen sich aufhaltenden Fremden, für sich und ihre Familien eine Befreiung von persönlichen Leistungen und von der Vermögenssteuer oder dem s. g. Schosse, sowie von der Abgabe von Erbschaften.

3) Es wird den Steuerbeamten des Steuervereins, sowie den, zur steuerlichen Behandlung der mit der Eisenbahn für Bremen ankommenden oder von Bremen abgehenden Waaren und Gegenstände auf dem Bahnhofe anzustellenden, Bremischen Steuerbeamten eine gegenseitige Hülfsleistung zur Pflicht gemacht werden, soweit die ihnen obliegenden eigentlichen Dienstverrichtungen solches gestatten.

4) Bei Beschwerden über das Verhalten des Steueramts oder einzelner Beamten desselben, sowie auch etwani-

nigen, einen Wechsel des Personals bezielenden Wünschen des Senats der freien Hansestadt Bremen wird alle Willfährigkeit durch Verfügung der Königlich Hannoverschen Steuerbehörde zugesichert.

7.

Sollten die hohen Contrahenten es in der Folge geeigneter halten, die in № 2 erwähnten Functionen dem Eisenbahn-Personal mit zu übertragen, so werden sie sich über das Nähere anderweit verständigen.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats den 1. und publicirt den 6. December 1847.

---

42. Bekanntmachung über die Kofferträger auf dem hiesigen Bahnhofe.

Die Polizei-Direction macht hiemit bekannt:

Zur Besorgung der Aufträge der Reisenden hinsichtlich der Hinschaffung des Reisegepäcks zu dem Bahnhofe und der Wegbringung desselben von dem Bahnhofe, wofür die Eisenbahn-Casse keine Gewähr leistet, sind Kofferträger vorhanden.

Diese Kofferträger sind als solche nicht im Dienste der Bahnhofs-Verwaltung, jedoch von der Polizei-Direction auf getreue Ausrichtung jener Aufträge, welche ihnen die Reisenden etwa ertheilen möchten, eidlich verpflichtet, haben für diese getreue Ausrichtung eine besondere Caution geleistet, worüber aus der ihnen ertheilten und auf Verlangen der Reisenden von ihnen vorzuzeigenden gedruckten Geschäftsanweisung das Weitere zu ersehen ist, und dürfen für die Besorgung der

ihnen

ihnen ertheillten Aufträge bei schwerer Strafe ein Mehreres nicht fordern, als die vorgeschriebene Taxe.

Die Taxe für die wegzubringenden und herbeizuschaffenden Gegenstände ist festgesetzt:

1) für einen Koffer, Mantelsack, Kiste, Korb, oder andere größere Colli = 6 Groten;
2) für einen Nachtsack, Hutschachtel und dergleichen kleinere Stücke auf = 3 Groten;

für den Transport von großen Colli hat der Gepäcks-Expedient die Taxe zu bestimmen.

Der Kofferträger ist durch eine Nummer und ein Abzeichen den Reisenden kenntlich gemacht.

Uebrigens steht es jedem Reisenden frei, sein Gepäck unter Vorzeigung seines Fahrbillets, selbst zu bringen oder durch Andere bringen zu lassen, dasselbe selbst mit sich zu nehmen, oder gegen Mitsendung und Ablieferung des Empfangscheins durch Andere abholen zu lassen.

Bremen, den 7. December 1847.

Die Polizei-Direction.

---

43. Verordnung wegen der zur Sicherstellung der öffentlichen Abgaben bei den abgeänderten Bestimmungen über die Thorsperre getroffenen Maßregeln.

Nachdem vermöge der neuerlich getroffenen und durch die Verordnung vom 22. November d. J. zur öffentlichen Kunde gebrachten Anordnungen, die Thore in den Wintermonaten November, December und Januar bereits Mor-

Morgens sechs Uhr geöffnet werden, und in diesen wie im Februar bis zu der, erst Abends 7 Uhr eintretenden Sperre geöffnet bleiben, diese Ausdehnung der Zeit aber, in welcher die Thore geöffnet sind, da sie theilweise in die Zeit der schon eingetretenen Dunkelheit fällt, die regelmäßige Erhebung und Controle der Abgaben von den ein=, aus= und durchzuführenden, abgabenpflichtigen Gegenständen benachtheiligen würde, so sind zu desfallsiger Sicherung des öffentlichen Abgabenwesens mittelst Rath= und Bürgerschlusses die nachstehenden Verfügungen getroffen:

1) die steuerliche Abfertigung an den dafür bestimmten Thor= und Außenposten, mit Ausnahme derjenigen am Bahnhofe für die mit den Bahnzügen beförderten Güter, für welche specielle Anordnungen getroffen sind, findet nur von Sonnen=Aufgang bis Sonnen=Untergang statt. Für die Monate November, December und Januar wird dafür die Zeit von sieben Uhr Morgens bis fünf Uhr Abends und für Februar von sechs Uhr Morgens bis sechs Uhr Abends angenommen, für die übrigen Monate die Zeit, für welche gegenwärtig, zufolge der Sperrverordnung, die Oeffnung und der Schluß der Thore festgesetzt ist.
2) Außer der Zeit, wo diesemnach die Erhebungsbüreaux in Function sind, ist daher, ganz abgesehen davon, ob die Sperre bereits aufgehört hat oder noch nicht eingetreten ist, das Einbringen von der Consumtions=Abgabe unterworfenen Gegenständen nach Maßgabe des §. 6 der Consumtions=Verordnung vom 26. Juni

1834

1834 verboten; so wie nicht minder außer derselben die Ein= und Ausfuhr und der Transport von Gütern, welche einer Abschreibung oder Accise halber einer Abfertigung bedürfen, nach Vorschrift der desfalls bestehenden Verordnungen untersagt bleibt.

3) Im Allgemeinen sind die in den verschiedenen Verordnungen über das Abgabenwesen bestimmten Fristen, für welche bisher die Oeffnung der Thore und der Eintritt der Sperrzeit angenommen worden, wie namentlich die Zeit für Annahme und Ablieferung von Getreide rc. rc an den Mühlen dahin geändert, daß dafür für die Zukunft die im §. 1 dieser Verordnung festgesetzte Zeit, wo die Abfertigung an den verschiedenen Posten stattfindet, angenommen wird.

4) Umgehungen der öffentlichen Abgaben, welche während der Zeit des Schlusses der Erhebungsbüreaux versucht werden möchten, sollen nach §. 57 der Verordnung vom 26. Juni 1834, als unter erschwerenden Umständen begangen angesehen und geahndet werden.

5) Die Gültigkeit der von den Eingangsposten zur Legitimation beim Transporte von abgabenpflichtigen Gegenständen ausgestellten Consumtionsquittungen ist auf die Dauer des Tages ihrer Ausstellung, diejenige der Mahlquittungen aber regelmäßig, d. h. dafern sie nicht ausnahmsweise, z. B. wegen eingetretener Windstille, prolongirt worden, auf drei Tage nach deren Ausstellung, beschränkt.

Be-

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats am 8. und bekannt gemacht am 10. December 1847.

—●●●●●●—

44. Verordnung, die mittelst der Eisenbahn von hier zu versendenden oder hieselbst anlangenden Frachtgüter betreffend.

Da am 12. d. Mts. der Betrieb auf der Hannover-Bremer Eisenbahn eröffnet werden wird, so findet der Senat sich veranlaßt, wegen des Verfahrens in Betreff der mittelst der Eisenbahn von hier zu versendenden oder hieselbst anlangenden Frachtgüter das Nachstehende zu verordnen:

1) Die Versender der Güter haben, wenn das Quantum der letzteren über drei Centner beträgt, in gleicher Weise, als es seither bei den Versendungen zu Lande und zu Wasser nach dem Inlande gebräuchlich war, vorab eine Declaration des zu versendenden Quantums bei der Güter-Expedition im Bahnhofe einzuliefern, welche ihnen alsdann die Zeit aufgeben wird, wann die Güter am Bahnhofe abgeliefert werden müssen.

Formulare zu diesen Declarationen sind bei der Güter-Expedition am Bahnhofe zu bekommen.

2) Für die Hinsendung der Güter nach dem Bahnhofe haben die Versender selbst Sorge zu tragen. Bei Einlieferung der Frachtbriefe sind zugleich die Ausfuhr-Accise-Scheine einzureichen.

3) Für die mittelst der Eisenbahn anlangenden Güter werden den Empfängern die Frachtbriefe einge-

sandt. Die Verabfolgung der Güter geschieht alsdann auf Vorzeigung der Frachtbriefe und gegen Einlieferung der vollzogenen Empfangsbescheinigung und Berichtigung der Fracht.

4) Das Abholen der angelangten Güter vom Bahnhofe haben die Empfänger selbst zu besorgen, und muß solches binnen 24 Stunden nach Zusendung der Frachtbriefe, bei Vermeidung der in der Betriebsordnung angegebenen Strafen, geschehen.

5) Im Uebrigen ist in Gemäßheit der Betriebsordnung für die Königl. Hannoverschen Eisenbahnen, welche zufolge Vereinbarung zwischen dem Königreiche Hannover und der freien Hansestadt Bremen auch für die Hannover-Bremer Eisenbahn Anwendung findet, zu verfahren. Abdrücke derselben, so wie des anzuwendenden Tarifs, sind gleich nach Eröffnung des Betriebes zu 3 Gutegroschen im Bahnhofe zu bekommen.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats am 8. December und bekannt gemacht am 10. December 1847.

---

45. Verordnung über die Bildung von Steuergerichten und das Verfahren bei denselben.

Der Senat bringt hierdurch zur öffentlichen Kunde, daß vermöge einer mit der Bürgerschaft getroffenen Vereinbarung die Bildung von Steuergerichten in Bremen, Vegesack und Bremerhaven beschlossen ist.

Das

Das Nähere über den Wirkungskreis dieser Gerichte so wie über das in den ihnen zugewiesenen Sachen stattfindende Verfahren und einige damit zusammenhängende Bestimmungen ist in dem nachstehend vereinbarten ebenfalls hiermit publicirten Gesetze enthalten.

Zugleich verordnet der Senat, daß dieses Gesetz mit dem 1. Januar 1848 in Kraft trete und von da an die Wirksamkeit der erwähnten Steuergerichte beginne.

Gesetz

über das

gerichtliche Verfahren in Steuercontraventionssachen

und bei

Uebertretungen der unter dem heutigen Tage für die Controle über die Schifffahrt auf der unteren Weser publicirten Anordnungen.

Art. 1.

Uebertretungen der Bremischen Consumtions- und Accisegesetze, unter welchen letzteren auch die in Betreff der Transitabgaben begriffen sind, gehören, insofern sie ein gerichtliches Verfahren erfordern, vor die nachstehenden Behörden:

1) in Bremen vor das zu dem Ende speciell angeordnete, aus einem rechtsgelehrten und einem kaufmännischen Mitgliede des Senats bestehende, Steuergericht;

2) in Vegesack und Bremerhaven vor die dortigen Aemter, welche in Beziehung auf die in dem gegenwärtigen Gesetz befaßten Gegenstände unter Beobachtung der darin für das Verfahren enthaltenen Vorschriften als Steuergerichte fungiren und ihre desfallsigen Er-

Erlasse ausdrücklich in dieser Eigenschaft ausfertigen, auch sich eines dem entsprechenden Siegels bedienen.

Bei dem Steuergericht in Bremen führt ein Gerichtssecretair das Protocoll; bei gedachten Aemtern wird es damit so gehalten, wie in ihren anderen Gerichtssachen.

Art. 2.

In Ansehung der Zuständigkeit dieser Gerichte für die vorerwähnten Sachen entscheidet im Allgemeinen der Ort der begangenen oder versuchten Uebertretung. Jedoch bleibt es der verwaltenden Steuerbehörde unbenommen, die Sache vor demjenigen Gerichte anhängig zu machen, in dessen Bezirke der Uebertreter wohnt, sich aufhält oder ergriffen wird.

Art. 3.

Vor die im Art. 1 erwähnten Gerichte gehören ebenfalls die der hiesigen Cognition unterliegenden Uebertretungen der im Königreich Hannover und im Herzogthum Oldenburg erlassenen Einfuhrverbote, so wie der in diesen Staaten in Betreff der Ein-, Aus- und Durchgangsabgaben bestehenden Vorschriften, desgleichen die Verletzungen der für die Schifffahrt auf der unteren Weser verfügten Control-Maßregeln, alles nach Maßgabe der deshalb hieselbst erlassenen Gesetze.

An diese Gerichte endlich gelangen alle auf Steuercontraventionen, so wie insbesondere auf Uebertretungen der vorgedachten Art, bezügliche Requisitionen.

Art. 4.

Die Grundlage des Verfahrens bildet ein von der betreffenden Behörde ausgehender als Klage geltender und von den erforderlichen Belegen begleiteter Act, welcher alle erheblichen Umstände möglichst vollständig ent-

enthalten und einen bestimmten Strafantrag aussprechen muß.

Von den Königlich Hannoverschen und Großherzoglich Oldenburgischen Behörden wird dieser Act mittelst Requisition dem Bremischen Steuergerichte zugestellt. Inzwischen bleibt es ihnen auch unbenommen, den erwähnten Act durch einen im hiesigen Staatsgebiet wohnenden Bevollmächtigten, sei es nun daß sie einen solchen ein für allemal oder für die besondere Sache legitimiren, einreichen zu lassen, in welchem Falle denn der Bevollmächtigte die Behörde für das weitere Verfahren vollständig vertritt.

Sollte übrigens ein Verfahren wegen der in Rede stehenden Uebertretung bereits vor einem Königlich Hannoverschen, Großherzoglich Oldenburgischen oder andern zuständigen Gericht gegen den Beklagten anhängig gemacht sein, so findet vor dem Bremischen Gerichte ein solches nicht weiter statt.

Art. 5.

Das Gericht theilt sodann die Klage dem Beklagten abschriftlich mit, und setzt zugleich einen Termin zum Behuf eines Ermäßigungs- und Güteverfahrens an, zu welchem derselbe unter dem Präjudiz des Verlustes alles Anspruchs auf Ermäßigung geladen wird und mit welchem für ihn die Rechtshängigkeit der Sache eintritt.

Von diesem Termine wird auch die Behörde, welche die Sache angebracht hat, in Kenntniß gesetzt und derselben die ihr etwa erforderlich scheinende Vertretung ihres Interesse überlassen. Das Ermäßigungsverfahren hat indeß seinen Fortgang, auch wenn jene Behörde von dieser Befugniß keinen Gebrauch macht.

Art.

Art. 6.

In diesem Termine hat das Gericht einen Vorschlag zur Beilegung der Sache nach seinem Ermessen von Amtswegen zu machen und dem Beklagten vorzulegen.

Sobald der Beklagte den Vorschlag annimmt, wird, insofern die klagende Behörde ihm nicht etwa in demselben Termine ausdrücklich ihre Zustimmung versagt, die Sache als im Wege der Güte erledigt angesehen.

Von diesem Resultate wird die Behörde welche das Verfahren veranlaßt hat, falls sie nicht im Ermäßigungstermine vertreten ist, vom Gerichte in Kenntniß gesetzt.

Art. 7.

Erscheint der Beklagte im Ermäßigungstermine nicht, so wird das Präjudiz der Ladung gegen ihn vollzogen.

Art. 8.

Hat das Ermäßigungsverfahren keinen Erfolg oder wird dasselbe durch des Beklagten Ausbleiben vereitelt, so wird sofort ein Termin zur Beantwortung der Klage und zum ferneren Verfahren in der Sache selbst angesetzt. Die zu jenem Verfahren nicht erschienenen Betheiligten werden gerichtsseitig, und zwar der Beklagte mittelst Ladung, von der Ansetzung dieses Termins benachrichtigt. Erscheint die klagende Behörde in demselben nicht, so treffen sie nach dem Ermessen des Gerichts die etwa durch ihr Ausbleiben verursachten Kosten. Bleibt der Beklagte aus, so wird er als der Thatsachen, welche der Klage zum Grunde liegen, geständig angesehen und demgemäß erkannt.

Art. 9.

Das Verfahren ist öffentlich, mündlich und summarisch und ist das Gericht befugt, die ihm erforderlich schei-

scheinenden Aufklärungen von dem Betheiligten zu fordern und überhaupt zur schleunigen Feststellung des Thatbestandes das Nöthige zu verfügen.

Art. 10.

Die Betheiligten können ihre Sache selbst verhandeln oder sich durch Bevollmächtigte, welche das Gericht dazu für geeignet hält, vertreten lassen; jedoch kann ein persönliches Erscheinen des Beklagten sowohl als des Beamten, welcher die Uebertretung zur Anzeige gebracht hat, unter geeignetem Präjudiz aufgegeben werden.

Art. 11.

Alle Ladungen geschehen durch die bei den Bremischen Gerichten dazu angestellten Gerichtsboten und Landvögte.

Art. 12.

Im ersten zur Verhandlung der Sache selbst angesetzten Termine hat der Beklagte seine Erklärung auf die Klage und auf deren etwaige Belege so wie seine Einreden mündlich vorzutragen, wobei ihm jedoch nicht das Recht zusteht, processualische Cautionen zu fordern und auf deren Ermangelung eine Einrede zu stützen. Die klagende Behörde hat sodann in ihrer Replik für den in Abrede gestellten Theil der Klage, nicht weniger der Beklagte in seiner Duplik für seine Einreden, so weit es in dem einen oder andern Falle dessen noch bedarf, in der Regel sofort seine Beweismittel anzugeben, und diese auch, wiewohl in Betreff der Zeugen unter nachstehender Beschränkung, sofort zu produciren. Ueberhaupt ist in diesem Termine das ganze Beweis- und Gegenbeweisverfahren, soweit es möglich, zu erledigen.

Eine Beweisfrist, ein Beweisinterlocut und Eideszuschiebung findet nicht statt.

Die

Die vorgeschlagenen Zeugen sind entweder, wofern sie nicht schon im Verhandlungstermine haben vernommen werden können, in einem dazu anzusetzenden Termine sowohl zur Beeidigung, insoweit es einer solchen noch bedarf, als zur Abhörung zu stellen, oder diese geschieht mittelst Hülfsschreibens an das zuständige Gericht.

Art. 13.

In Bremischen Contraventionssachen bleibt es, falls der Klageantrag eine Geldbuße von fünf Thalern, oder eine Gefängnißstrafe von drei Tagen nicht übersteigt, dem Gerichte überlassen, in dem für das Ermäßigungsverfahren bestimmten Termine, insofern dasselbe keinen Erfolg hat, sofort das für solchen Fall angeordnete weitere Verfahren eintreten zu lassen. Doch muß alsdann die vorhergegangene Ladung unter Androhung des im Art. 8. erwähnten Präjudizes ausdrücklich darauf gerichtet sein.

Auch in den von den Königlich Hannoverschen und Großherzoglich Oldenburgischen Behörden angebrachten Sachen von gleicher Geringfügigkeit kann das Gericht, wenn darauf angetragen wird, dasselbe Verfahren eintreten lassen.

Dasselbe kann, wenn der Beklagte selbst es wünschen sollte, nach gerichtlichem Ermessen, überall, selbst in den jenes Strafmaß übersteigenden Sachen, stattfinden.

Art. 14.

Im Fall die Entscheidung nicht gleich nach Vernehmung der Parteien oder der Zeugen erfolgen sollte, wird zur Eröffnung des Urtheils ein Termin angesetzt. Doch bleibt es dem Gerichte den Umständen nach gestattet, dasselbe den Betheiligten statt dessen insinuiren zu lassen.

Art.

Art. 15.

Zur Ergänzung oder Entkräftung der Resultate des klägerischen Beweises oder Gegenbeweises ist die Auflage eines nothwendigen Eides unstatthaft. Die Gegenbeweis- oder Beweisführung des Beklagten kann geeigneten Falls durch einen Ergänzungseid desselben vervollständigt, auf einen Reinigungseid der klagenden Behörde aber darf nie erkannt werden.

Art. 16.

Handelt es sich von einer stattgehabten oder versuchten Uebertretung hinsichtlich der vorgenannten Bremischen Abgaben, zu deren gewissenhafter Entrichtung der Beklagte durch seinen Bürger- oder Huldigungseid speciell verpflichtet ist, oder liegt dabei eine vom Beklagten besonders abgegebene eidliche Declaration in der Mitte, deren Richtigkeit in Frage steht, so verweiset das Steuergericht, falls nicht etwa sofort aus den Umständen sich ergiebt, daß dabei von einer Verletzung der beschworenen Pflicht oder von der Begehung eines Meineides keine Rede sein kann, die Sache vorab an das zuständige Criminalgericht, welches nur im Fall gänzlicher Freisprechung oder Entbindung des Angeklagten von der Instanz dieselbe an das Steuergericht zu remittiren hat.

Stehen mit den Uebertretungen, für welche die Bremischen Steuergerichte zuständig sind, sonstige gemeine Verbrechen oder Vergehen, wohin auch diejenigen gehören, welche der Art. 10 des zum Schutz des Hannoverschen und Oldenburgischen Steuersystems erlassenen Strafgesetzes namentlich anführt, in Verbindung, so setzen zwar die erwähnten Gerichte das Verfahren über die vor ihnen anhängigen Uebertretungen zum Behuf der Entscheidung der darauf gegründeten Klaganträge fort,

fort, können aber, sowohl im Laufe als nach Beendigung desselben, die concurrirenden gemeinen Verbrechen oder Vergehen an das zuständige Criminalgericht verweisen.

Art. 17.

Gegen Erkenntnisse des Steuergerichts findet die Appellation und die Richtigkeitsbeschwerde bei dem Obergerichte statt.

Bei Zwischenerkenntnissen haben die Rechtsmittel keine Suspensivwirkung, es sei denn, daß aus dem Mangel derselben bei einer künftigen Abänderung des Urtheils ein unersetzlicher Nachtheil entstehen würde.

Art. 18.

Die Einlegung von Rechtsmitteln geschieht innerhalb acht Tagen nach der Publication oder Insinuation desjenigen Erkenntnisses, gegen welches sie gerichtet sind, mittelst einer die Punkte, gegen welche das Rechtsmittel gerichtet ist, enthaltenden Anzeige zum Protocoll des Steuergerichts, welches den Gegentheil davon in Kenntniß setzt. Diese Nothfrist wird den Parteien bei der Publication oder Insinuation von Amtswegen bekannt gemacht.

Die Rechtfertigung des Rechtsmittels geschieht, bei ohne Weiteres eintretender Strafe des Ausschlusses, binnen vierzehn Tagen von der Publication oder Insinuation angerechnet, mittelst Einreichung der schriftlichen Beschwerde bei der Canzlei des Gerichts. Das Gericht theilt die mit dem Original einzureichende Abschrift dieser Beschwerdeschrift, sofern eine Rechtfertigung der Beschwerden nicht darin enthalten, dem Gegner zu seiner Notiz, im entgegengesetzten Falle zu seiner Vernehmlassung mit. Diese Vernehmlassung muß, bei Strafe des Ausschlusses, welche ohne Weiteres eintritt, inner=

innerhalb vierzehn Tagen von der Mittheilung der Beschwerdeschrift angerechnet der Canzlei des Gerichts schriftlich eingereicht werden.

Art. 19.

Rücksichtlich der Adhäsion und der Beibringung neuer Thatumstände gelten die Vorschriften der Gerichtsordnung §. 502 f. f.

Art. 20.

Das Steuergericht sendet bei devolutiven Rechtsmitteln die Acten, sobald das Verfahren beendigt ist, zur Abgebung eines Erkenntnisses an das Obergericht.

Art. 21.

Die Erkenntnisse zweiter Instanz werden den Parteien in derselben Weise wie diejenigen erster Instanz vom Steuergerichte zur Kenntniß gebracht.

Art. 22.

Gesuche um Verlängerung der Rechtfertigungsfrist werden bei dem Steuergerichte zu dessen Entscheidung angebracht; nur aus dringenden, sofort bescheinigten Gründen kann die Verlängerung bewilligt werden.

Art. 23.

Gesuche um Restitution gegen versäumte Nothfristen sind mit der Handlung, gegen deren Ausschluß die Restitution gerichtet ist, bei Strafe sofortiger Zurückweisung zu begleiten und werden von dem Steuergerichte dem höheren Gerichte zu weiterer Entscheidung übersandt.

Art. 24.

Soweit das Verfahren nicht im Obigen vorgeschrieben ist oder aus diesen Vorschriften sich ergiebt, gelten für dasselbe die in der Bremischen Gerichtsordnung für Parteisachen, namentlich für geringfügige Sachen, enthaltenen Bestimmungen.

Auch

Auch gilt für die Acten der Steuergerichte, so wie in der höheren Instanz Stempelfreiheit.

Art. 25.

Der Beklagte ist nicht blos dann wenn im Wesentlichen gegen ihn erkannt wird, sondern in allen Fällen, wo er durch Verletzung des Gesetzes das wider ihn eingeleitete Verfahren veranlaßt hat, in die Kosten zu verurtheilen.

Erweis't sich dagegen die Anklage in der Maße als unbegründet, daß auch die obige Vorschrift nicht zur Anwendung kommen kann, so hat die Behörde, welche das Verfahren veranlaßte, in der Regel die Kosten allein zu tragen und dem Beklagten zu ersetzen.

Doch kann nach dem Ermessen des Gerichts auch in diesen Fällen, wenn z. B. durch die Schuld des obsiegenden Theils besondere Kosten veranlaßt sind oder in sonstigen dringenden Fällen, gänzliche oder theilweise Compensation der Kosten eintreten.

Art. 26.

Für den Betrag der Kosten erster Instanz, unter welchen jedoch die der Advocatur nicht vergütet werden, dient die in der Bremischen Gerichtsordnung für geringfügige Sachen vorgeschriebene Taxe zur Norm.

Art. 27.

Alle nach Art. 1 bis 3 vor die Bremischen Steuergerichte gehörende Klagen verjähren binnen zwei Jahren von der Zeit der Uebertretung angerechnet.

Bleibt eine bereits rechtshängig gewordene Sache vor ihrer Entscheidung liegen, so beginnt der Lauf der Verjährung von dem letzten gerichtlichen Acte und ist von da an in zwei Jahren vollendet.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats am 21. und publicirt am 27. December 1847.

46. Controle-Maßregeln über die Schifffahrt auf der unteren Weser.

Der unter dem 14. April 1845 zwischen dem Königreiche Hannover und der freien Hansestadt Bremen über die Regelung verschiedener Verhältnisse des Verkehrs, hinsichtlich ihrer Staatsangehörigen, abgeschlossene Vertrag, welchem demnächst das Großherzogthum Oldenburg für das Herzogthum Oldenburg beigetreten und welcher mittelst Bekanntmachung vom 6. December d. J. zur gesetzlichen Kunde gebracht ist, enthält hinsichtlich der Schifffahrt auf der unteren Weser in den §§ 7 und 8 folgende Bestimmungen:

§ 7.

Es soll unter den contrahirenden Staaten ein thunlichst gleichmäßiges Verfahren hinsichtlich der Patentirung der die Flußschifffahrt auf der Unterweser treibenden Schiffer, der Musterung der Schiffsmannschaft, Abfassung der Musterrollen und der Bezeichnung aller für den Flußschifffahrtsverkehr auf der Unterweser bestimmten Schiffe verabredet und beobachtet werden.

Den Flußschiffern soll, bei Vermeidung angemessener Strafe und unter geeigneten Umständen selbst bei Vermeidung der Einziehung des Schifferpatents und Verlustes der Befugniß, auf Flußschiffen zu dienen, untersagt werden, Schleichhandel nach einem der contrahirenden Staaten zu treiben, oder zu dulden, daß derselbe vermittelst ihrer Schiffe oder von ihrer Schiffsmannschaft dahin getrieben werde. Die Schiffseigenthümer sollen verpflichtet werden, für ihre Leute in der

Maaße

Maaße einzustehen, daß sie für die von denselben verwirkten Strafen ihrerseits mit verantwortlich sind.

§. 8.

Die contrahirenden Staaten verpflichten sich, unter Vorbehalt derjenigen besonderen Bestimmungen, welche jeder Staat für seine Staatsangehörigen und Schiffe zu treffen für nöthig erachten möchte, für ihre die Weser von Bremerhaven bis Bremen oder in umgekehrter Richtung befahrenden Fluß- und Leichterschiffe folgende Controle-Anordnungen zu treffen:

a) Jedes dieser Schiffe hat stets, so wie es den Hafen- oder Ladplatz verläßt, einen, dessen Staatsangehörigkeit deutlich bezeichnenden Wimpel aufzuziehen und während der ganzen Fahrt zu führen.

b) Wenn es Güter geladen hat, damit von dem Ladungsplatze abgegangen ist und demnächst innerhalb einer Entfernung von 300 Fuß von dem Ufer eines der contrahirenden Staaten vor Anker geht oder anlegt, während der Nachtzeit, und zwar von Sonnen-Untergang bis Sonnen-Aufgang, eine brennende Laterne, mindestens in der Höhe von 8 Fuß, in der Art auszuhängen, daß sie von allen Seiten gesehen werden kann. Jene Entfernung von 300 Fuß soll von dem Puncte des Ufers angerechnet werden, bis zu welchem die gewöhnliche Fluth reicht.

c) Die Schiffer dürfen während der Fahrt nach ihrem Bestimmungsorte nur dann zu Anker gehen,

hen, wenn es eintretende Umstände und Verhältnisse erforderlich machen, und haben, sobald diese wegfallen, ihre Reise ungesäumt fortzusetzen. Ueber die Nothwendigkeit des Ankerwerfens oder eines etwaigen längeren Liegenbleibens haben sich dieselben auf Erfordern bei ihrer Ankunft am Löschplatze genügend auszuweisen, und werden, wenn sie dieselbe nicht zu rechtfertigen vermögen, unnachsichtlich in eine angemessene Ordnungsstrafe genommen.

d) Zum Zweck einer deshalb zu führenden Aufsicht sollen solchen Schiffern für Fahrten zwischen Bremen und Bremerhaven oder von und nach einem zwischen diesen Plätzen belegenen, einem der contrahirenden Staaten angehörigen, Orte Stundenzettel ausgestellt werden, auf welchen die Zeit des Abganges und der Ankunft am Abgangs- und Ankunftsorte von den dazu angeordneten Behörden oder Personen zu bemerken ist.

Bei dem Waarentransporte von einem auf dem Weserstrome umladenden Seeschiffe nach einem der gedachten Plätze ist der Stundenzettel von dem am Bord des Seeschiffes sich befindenden Bevollmächtigten des Waarenempfängers auszustellen, so wie umgekehrt bei den Transporten von Waaren nach einem auf dem Strome einladenden Seeschiffe dessen Capitain, Steuermann oder dessen Stellvertreter die Zeit der Ankunft zu bemerken hat.

Wenn ein dem einen oder dem anderen der contrahirenden Staaten angehörendes Flußschiff zwischen Bremen und Bremerhaven zu Anker

geht

geht und länger verweilt, als es den Umständen nach erforderlich scheint, werden die Zoll- und Steuer-Beamten des einen oder des anderen Staats, welche solches längere Stillliegen bemerken, den zuständigen Behörden desjenigen Staats, welchem solches angehört, von dem Vorfall unter Angabe der Nummer des Schiffes Kunde geben, damit der Schiffer wegen seines längeren Verweilens bei seiner Ankunft zur Verantwortung gezogen werden könne.

Auf Dampfschiffe oder auf Frachtschiffe welche durch Dampfschiffe geschleppt werden finden die unter a bis d erwähnten Maßregeln keine Anwendung.

e) Sollte die Königlich Hannoversche Regierung die Verfügung treffen, daß alle Schiffe, welche von irgend einem Weserplatze nach einem an der Weser unterhalb Bremen belegenen Hannoverschen Orte nachfolgende Waaren, als:

Zucker, Caffee, Thee, Reis, Syrup, Taback, oder andere Colonialwaaren, so wie Wein, Branntwein und Spirituosen jeder Art, und ferner Wollen-, Baumwollen- und Seidenwaaren,

bringen, mit einem Verzeichniß der geladenen Waaren, unter Angabe der Namen und Wohnorte der Absender und Empfänger, wie des Steueramts, über welches die Einführung der bezeichneten Waaren in das Königreich Hannover geschehen soll, versehen sein müssen; so wird die freie Hansestadt Bremen anordnen, daß bei ihren Ausgangs-Zollämtern zu Bremen, Vegesack und

Bre-

Bremerhaven jenes Verzeichniß mit den eingelie- ferten Ausfuhrscheinen oder Frachtbriefen der Ab- sender verglichen und, nachdem solche übereinstim- mend befunden, zusammengeheftet und, mit dem Stempel des betreffenden Bremischen Zollamts versehen, den Schiffern mitgegeben werde. Ein von den letzteren einzulieferndes Duplicat solches Verzeichnisses wird von den betreffenden Bremi- schen Zollämtern drei Monate lang aufbewahrt, um unter eintretenden Umständen auf Begehren dem betreffenden Hannoverschen Steueramte mit- getheilt werden zu können. Wenn eine nähere Verabredung über die Ausführung dieser Bestim- mungen demnächst wünschenswerth erscheinen sollte, so erklären beide contrahirenden Theile sich dazu bereit.

Sollte die freie Hansestadt Bremen zum Zweck einer Controle ihrer Steuern und Zölle früher oder später gleiche oder ähnliche Verfügungen tref- fen, so wird derselben von Seiten des Königreichs Hannover entsprechende reciproke Hülfsleistung im Voraus zugesichert.

f) Es soll, unter Androhung angemessener Stra- fen, untersagt werden, längs des Hannoverschen Ufers Schiffe auf der Weser (dauernd) auszule- gen; um sie behuf des Verkehrs mit den Steuer- vereinsstaaten als unversteuerte Waaren-Nieder- lagen zu benutzen.

g) Wenn ein mit Gütern beladenes Flußschiff durch Frostwetter in seiner Fahrt gehindert wird und an der Seite des Hannoverschen Weserufers einfriert, so soll dies, bei Vermeidung einer Ordnungsstrafe,

 bin-

binnen den nächsten 48 Stunden dem nächsten Hannoverschen Steueramte oder einem Hannoverschen Steuerbeamten angezeigt und die Ladung unter Vorlegung der Ladungspapiere declarirt werden; jedoch dürfen dadurch für Schiff und Ladung bei den Steuerbehörden keine Kosten erwachsen. — Der Transport solcher Güter in das Gebiet der freien Hansestadt Bremen, sei es auf dem Eise oder auf dem Landwege, kann dagegen jederzeit frei von Steuern und Durchgangs-Abgaben unter Begleitung eines Steuerbeamten erfolgen.

Sollte ein Hannoversches Flußschiff an der Seite des Bremischen Weserufers einfrieren, so wird ein gleiches reciprokes Benehmen stattfinden.

Auf den Transport von Gütern und steuerbaren Gegenständen über das Eis der zugefrornen Weser, innerhalb der Gränzen des Königreichs Hannover, finden dieselben Bestimmungen Anwendung, welche für den Landtransport daselbst eintreten würden.

Demgemäß hat der Senat im Convent vom 10. September d. J. mit der Bürgerschaft nachstehende Controleanordnungen vereinbart, welche Er als mit dem 1. Januar 1848 in Kraft tretend zu Jedermanns Nachachtung hiermit bekannt macht:

Vorschriften

in Betreff der in den vorstehenden Paragraphen verabredeten Controleanordnungen über die Schifffahrt auf der unteren Weser.

Art. 1.

(Zu §. 7.) Diejenigen, welche die Flußschifffahrt auf der unteren Weser auf Bremischen Schiffen betreiben,

ben, sollen, wenn sie Steuer- oder Zolldefrauden gegen die Gesetze und Verordnungen von Hannover, Oldenburg oder Bremen bei Ausübung ihres Gewerbes begehen, außer der verwirkten Steuer- oder Zollstrafe mit einer Strafe von 2 bis 50 Thaler belegt werden.

Im Wiederholungsfalle soll diese Geldstrafe das Doppelte der bei dem letzten Contraventionsfalle erlegten Strafe sein.

Bei fortgesetzten Defrauden und wenn wenigstens eine dreimalige Erlegung einer Steuer- oder Zollstrafe bereits stattgefunden hat, kann selbst auf den Verlust des Schifferpatents und der Befugniß, auf Flußschiffen der Weser zu dienen, erkannt werden.

Die Führer von Schiffen, mit welchen sie Flußschifffahrt auf der unteren Weser betreiben, haften für ihre Schiffsleute jeder Zeit und unbedingt in der Art, daß sie die von denselben wegen begangener Zoll- und Steuercontraventionen so wie wegen Uebertretung der vorstehend angeordneten Controlemaßregeln verwirkten Geldstrafen selbst zu erlegen haben, wenn gegen die eigentlichen Thäter die Execution vergeblich versucht sein sollte.

In Fällen, wo der Führer des Schiffes nicht zugleich Eigenthümer desselben ist, trifft auch den letzteren alsdann, wenn die Schifffahrt mit diesem Schiffe für seine Rechnung betrieben wird, eine eventuelle Haftungspflicht in der Art, daß er die verwirkten Geldstrafen selbst zu erlegen hat, falls sowohl gegen den Führer des Schiffs als auch gegen die eigentlichen Thäter die Execution vergeblich versucht sein sollte. Dieselbe Verpflichtung trifft denjenigen, welcher ein fremdes Schiff in Miethe oder

Nutzung hat, um damit für seine Rechnung Schifffahrt zu treiben.

Für andere nicht zu den Schiffsleuten gehörige Personen, welche die Schiffe zur Vollführung von Zoll- und Steuercontraventionen benutzt oder mit dem Schiffe die angeordneten Controlemaßregeln übertreten haben, haftet der Führer des Schiffs und nach ihm eventuell der Eigenthümer desselben, oder überhaupt derjenige, der für seine Rechnung mit demselben Schifffahrt treiben läßt, nur dann, wenn die Contraventionen und Uebertretungen mit ihrem, der Schiffseigner oder Schiffsführer, Vorwissen oder Genehmigung begangen sind.

Art. 2.

(Zu §. 8, lit. a.) Derjenige Schiffer, welcher der ertheilten Vorschrift zuwider es unterläßt, den die Staatsangehörigkeit bezeichnenden Wimpel aufzuziehen und während seiner Fahrt zu führen, soll in eine Strafe von 1 bis 10 Thaler genommen werden.

Art. 3.

(Zu §. 8, lit. b.) Schiffer, welche es unterlassen, auf ihren Schiffen, die innerhalb einer Entfernung von 300 Fuß vom Ufer vor Anker liegen, während der Nachtzeit eine Laterne in vorgeschriebener Weise auszuhängen, sollen in eine Strafe von 2 bis 50 Thaler verfallen sein.

Art. 4.

(Zu §. 8, lit. c.) Schiffer, welche auf ihrer Fahrt eines unerlaubten Stillliegens mit ihren Schiffen sich schuldig machen, verfallen in eine Strafe von 5 bis 50 Thaler. Es soll bei Bestimmung des Betrags der zu erkennenden Strafen darauf Rücksicht genommen wer-

werden, ob der Schiffer von den Controlebeamten zu der Fortsetzung der Fahrt etwa aufgefordert ist, ohne dieser Aufforderung Folge geleistet zu haben.

In Wiederholungsfällen wird das Doppelte der zuletzt erkannten Strafe verwirkt.

Art. 5.

(Zu §. 8, lit. d.) Schiffer, welche nicht im Stande sind, einen vorschriftsmäßigen Stundenzettel vorzuzeigen oder über die ungewöhnlich lange Dauer ihrer Fahrt sich genügend auszuweisen, verfallen in eine Strafe von 5 bis 50 Thaler.

In Wiederholungsfällen einer auf unerlaubte Weise verzögerten Fahrt soll das Doppelte der zuletzt erkannten Strafe verwirkt werden.

Art. 6.

(Zu §. 8, lit. f.) Wer der getroffenen Bestimmung zuwider an dem Hannoverschen oder Oldenburgischen Weserufer ein Schiff auslegt, um dasselbe als Waarenniederlage zu benutzen, soll in eine Strafe von 50 bis 200 Thaler genommen werden.

In Wiederholungsfällen ist mindestens auf das Doppelte der früher erkannten Strafen zu erkennen.

Art. 7.

(Zu §. 8, lit. g.) Derjenige Schiffer, welcher es unterläßt, die Ladung seines an dem Hannoverschen oder Oldenburgischen Weserufer eingefrornen Schiffs vorschriftsmäßig zu declariren, hat eine Strafe von 48 Groten bis fünf Thaler verwirkt.

Art. 8.

Ist der Uebertreter zu den ihm obliegenden Geldleistungen außer Stande, so werden dieselben in eine verhältnißmäßige Gefängnißstrafe verwandelt.

Art. 9.

Das Verfahren, welches die Bremischen Gerichte in Bezug auf die Bestrafung der unter Art. 1 bis 7 einschließlich bezeichneten Vergehen und Uebertretungen zu beobachten haben, ist dasselbe, wie in Steuer-Contraventionssachen, und zwar dergestalt, daß

a) die Verhandlung und Bestrafung auch bei dem zuständigen Gerichte desjenigen Bremischen Orts, wohin das Schiff bestimmt ist, beantragt werden und stattfinden kann, so wie, daß

b) wegen der oben unter 2, 3, 4 und 5 bezeichneten Ordnungswidrigkeiten kein Schiff an der Fortsetzung seiner Fahrt gehindert werden darf.

Art. 10.

Uebertretungen der Artikel 1, 2, 3, 4, 5, welche sich Hannoversche oder Oldenburgische Fluß- und Leichterschiffer auf der Weser zwischen Bremen und Bremerhaven zu Schulden kommen lassen, werden den Behörden des Staats, welchem sie angehören, zur Bestrafung angezeigt.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats den 3. und bekannt gemacht den 27. December 1847.

47. Straf-

47. Strafbestimmungen in Beziehung auf den dem Königreiche Hannover und dem Großherzogthume Oldenburg zu gewährenden Steuer- und Zollschutz.

Durch den bereits publicirten Vertrag vom 14. April 1845 zwischen dem Königreich Hannover und der freien Hansestadt Bremen, die Regelung verschiedener Verhältnisse des Verkehrs betreffend, — welchem Vertrage demnächst das Großherzogthum Oldenburg für das Herzogthum Oldenburg beigetreten ist, — hat sich jeder der contrahirenden Staaten verpflichtet, das Ein-, Aus- und Durchgangssteuer- und Zollsystem des andern Staats unter den Schutz besonderer Strafgesetze zu stellen.

Der Senat bringt daher nunmehr die in Folge davon mit der Bürgerschaft im Convente vom 10. September d. J. vereinbarten, mit dem 1. Januar 1848 in Kraft tretenden, Bestimmungen nachstehend zur öffentlichen Kunde und befiehlt allen Denen, welche es angeht, sich von dem gedachten Zeitpunkte an danach zu richten, so wie die Behörden angewiesen werden, dieselben zur Ausführung zu bringen:

Strafbestimmungen.

Art. 1.

Allen Bremischen Staatsangehörigen so wie allen sich innerhalb des Bremischen Hoheitsgebiets aufhaltenden Fremden ist die Uebertretung der im Königreiche Hannover und im Herzogthume Oldenburg erlassenen Einfuhrverbote so wie der in diesen Staaten in Betreff der Ein-, Aus- und Durchgangsabgaben bestehenden Vorschriften auf das Strengste untersagt.

Art.

Art. 2.

Uebertretungen dieses Verbotes werden auf vorgängige Requisition der betreffenden Königlich Hannoverschen oder Großherzoglich Oldenburgischen Steuerbehörden, insofern nicht wegen derselben ein Verfahren bei einem Königlich Hannoverschen oder Großherzoglich Oldenburgischen Gerichte bereits anhängig sein sollte, von demjenigen diesseitigen zuständigen Gerichte, in dessen Bezirk der Angeschuldigte wohnt oder sich aufhält, nach folgenden Grundsätzen bestraft.

Art. 3.

Die Uebertretung der im Königreiche Hannover oder im Herzogthum Oldenburg bestehenden Einfuhrverbote wird mit Confiscation des eingeführten Gegenstandes und außerdem mit einer Geldbuße von 1 bis 10 Thaler belegt. Wo indeß die Confiscation der Sache selbst nicht thunlich ist, namentlich wenn der Gegenstand von einem erweislich schuldlosen Dritten als sein Eigenthum reclamirt und nachgewiesen wird, oder wo der Contravenient solches vorzieht und den vollen Werth des Contraventionsobjects deponirt, tritt an die Stelle derselben deren Geldwerth.

Art. 4.

Sonstige Uebertretungen des im Art. 1. ausgesprochenen Verbots werden in der Regel mit Confiscation oder, wie im Art. 3., mit deren Aequivalent in Gelde bestraft.

Art. 5.

Unter erschwerenden Umständen, wohin insbesondere der gewerbsmäßige Betrieb, die Vereinigung mehrerer Personen zur Verübung der erwähnten Vergehen und die Wiederholung desselben Vergehens trotz bereits früher

er-

erfolgter Bestrafung gehören, kann in den im Art. 3 beregten Uebertretungsfällen die neben der Confiscation zu erkennende Geldbuße nach Ermessen des Gerichts auf höher als 10 Thaler festgesetzt, in den im Art. 4. erwähnten Uebertretungsfällen aber neben der Confiscation auch auf eine Geldstrafe, die indeß nie den achtfachen Betrag der defraudirten Steuer übersteigen darf, oder auch in den Uebertretungsfällen der einen oder anderen Art selbst auf eine angemessene Gefängnißstrafe erkannt werden. Diese Straferschwerung trifft auch den Anführer mehrerer Defraudanten.

Art. 6.

In Fällen, wo zwar dem äußeren Anscheine nach der Thatbestand des einen oder anderen Vergehens (Art. 3., 4.) sich herausstellt, der Angeschuldigte jedoch nachweiset, daß die Abgaben nicht haben verkürzt werden können oder sollen, kann, insofern nicht etwa ein stattgehabtes Ermäßigungsverfahren die Nothwendigkeit einer richterlichen Entscheidung überflüssig macht, statt auf Confiscation oder deren Aequivalent auf einen geringeren Betrag bis zu dem Minimum von Einem Thaler erkannt werden.

Art. 7.

Wer während der Vollführung der erwähnten Uebertretungen, ohne selbst Urheber oder Theilnehmer zu sein, als Gehülfe thätig ist, unterliegt einer verhältnißmäßigen Geldstrafe.

Art. 8.

Ist der Uebertreter zu den ihm obliegenden Geldleistungen außer Stande, so werden dieselben in eine verhältnißmäßige Gefängnißstrafe verwandelt.

Art.

Art. 9.

Für die in den vorstehenden Artikeln angedrohten Geldbußen und sonstigen Geldleistungen haften alle Urheber und Theilnehmer an den genannten Uebertretungen solidarisch.

Art. 10.

Die etwa bei Uebertretungen dieser Art vorkommenden sonstigen Vergehen, z. B. Fälschung, Widersetzlichkeit gegen öffentliche Beamte oder Beleidigung derselben in ihrem Dienste, Gewaltthätigkeiten, Drohungen und dergleichen unterliegen besonderen Strafen.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats den 3. und bekannt gemacht den 27. December 1847.

---

48. Verordnung wegen Erhebung eines Flaggengeldes von Bremischen Seeschiffen.

Der Senat bringt hiemit zur öffentlichen Kunde, daß zur Bestreitung außerordentlicher Staatsbedürfnisse die Erhebung eines jährlichen Flaggengeldes von den unter Bremischer Flagge fahrenden Seeschiffen beschlossen worden, und verordnet darüber in Gemäßheit der mit der Bürgerschaft getroffenen Vereinbarung das Folgende:

1) Von allen unter Bremischer Flagge fahrenden Seeschiffen ist ohne Unterschied, ob sie im Laufe des Jahres Seereisen gemacht haben oder nicht, eine jährliche Abgabe von zwölf Groten für jede Rockenlast ihrer Trächtigkeit zu entrichten.

2) Die Abgabe ist in halbjährigen Raten um Ostern und Michaelis jeden Jahrs zu entrichten und

und zwar für die erste Hebung nach der in den dermaligen Schiffspapieren angegebenen Lastenträchtigkeit und unter Vorbehalt einer spätern näheren Regulirung der letzteren für die weiteren Hebungen.

3) Die Erhebung geschieht vom Erheber der indirecten Steuern und ist daher die Abgabe am Stempel-Comptoir nach Anleitung der von demselben an die Schiffsrheder einzusendenden Steuerzettel zu bezahlen.

4) Im Uebrigen gelten auch für diese Abgabe die in der allgemeinen Steuerverordnung vom 31. December 1847 für die Abgaben unter den Ziffern **VIII.** bis **XIV.** vorgeschriebenen allgemeinen Verfügungen.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats den 29. und bekannt gemacht den 31. December 1847.

---

49. Steuerverordnung für das Jahr 1848.

Unter dem 31. December 1847 ist die Steuerverordnung für 1847 (Sammlung d. V. von 1846 № 46 S. 74) mit folgenden Abänderungen für 1848 publicirt worden:

Zu I. Grund- und Erbesteuer,

ist der Betrag der Steuer in §. 1. von $1\frac{1}{2}$ per Mille auf 2 per Mille, und in §. 4. b. von 4 Procent auf $5\frac{1}{3}$ Procent erhöht.

Zu III. Steuer zur Reinigung und Erleuchtung der Gassen,

ist der Betrag der Steuer in §. 2. und §. 5. a. von $\frac{3}{4}$ per Mille auf 1 per Mille und in §. 3. von 4 Pro-

cent auf $5\frac{1}{3}$ Procent erhöht, letzteres jedoch mit dem Zusatze:

„Wenn die Miethe 30 Rthlr. oder darunter beträgt, bezahlen sie" (d. h. diejenigen, welche zur Miethe wohnen) „von ihrer Miethe 4 Procent."

Zu XVI. Stempelabgabe.

b. Verhältnißmäßiger Stempel.

§. 18. Seeassecuranzpolicen,

findet sich im zweiten Absatze hinter den Worten „für den restirenden Stempelbetrag gestattet" der Zusatz:

Schon gezeichnete Policen, die erhöhet werden sollen, sind nachzustempeln und dafür die Abgabe der Summe, um welche erhöhet werden soll, zu erheben. Wenn das in der Police oder schriftlichen Bescheinigung ausgedrückte Risico abgelaufen ist, und auf derselben Urkunde ein weiteres Risico übernommen wird, so ist solche für dessen Betrag nachzustempeln.

Alphabetisches Register

der

Verordnungen und Proclame von 1847.

—••••••—